DIE ENTWICKLUNG DES POSTWESENS DER REPUBLIK SOLOTHURN 1442—1849

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER WÜRDE EINES DOKTORS DER STAATSWISSENSCHAFTEN AN DER HOHEN JURISTISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT BERN

VORGELEGT VON

AUGUST OCHSENBEIN
VON
SOLOTHURN

BUCHDRUCKEREI GASSMANN A.-G., SOLOTHURN
1925

DIE ENTWICKLUNG DES POSTWESENS DER REPUBLIK SOLOTHURN 1442—1849

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER WÜRDE EINES DOKTORS
DER STAATSWISSENSCHAFTEN
AN DER HOHEN JURISTISCHEN FAKULTÄT DER
UNIVERSITÄT BERN

VORGELEGT VON

AUGUST OCHSENBEIN
VON
SOLOTHURN

SOLOTHURN / BUCHDRUCKEREI GASSMANN A.-G. / 1925

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinem verehrten Lehrer

Herrn Privat-Dozent Dr. Fernand Schwab

in Dankbarkeit zugeeignet.

Inhaltsverzeichnis.

	Seiten
Einleitung: Die Entstehung der Post	7—24
Erster Teil: Der delegierte Staatsbetrieb	25—156
Erstes Kapitel: Die Organisation des ersten Nachrichtenverkehrs. Die Entstehung und Verpachtung des Postregals unter der ancien régime (1442—1798)	27—87
Zweites Kapitel: Die kantonale und schweizerische Postorganisation während der Helvetik (1798—1803)	88—99
Drittes Kapitel: Die Übergabe der Post an die Kantone. Betrieb und Verwaltung während der erneuerten Pacht (1803—1833)	100—156
Zweiter Teil: Die Postgemeinschaft mit dem Kanton Aargau	157—208
Viertes Kapitel: Die Unterhandlungen mit den Nachbarständen und die Postgemeinschaft mit Aargau (1833—1836)	159—208
Dritter Teil: Der reine Staatsbetrieb	209—240
Fünftes Kapitel: Die Postorganisation im Innern des Kantons (1836—1849)	211—219
Sechstes Kapitel: Die postalischen Beziehungen zu den Mitständen (1836—1849)	220—240
Vierter Teil: Die Zentralisation der kantonalen Posten	241—263
Siebentes Kapitel: Die Organisation des solothurnischen Postwesens nach der Übernahme durch den Bund	243—263
Dokumentarischer Anhang: Verträge und Verordnungen	265—292
Akkord umb das Postregal 1691	267—268
Ankunft und Abgang der Boten in Solothurn 1725	268—269
Verpachtungsvertrag von 1803	269—271
Verordnung des Kleinen Rates von Solothurn anläßlich der Erneuerung des Pachtvertrages 1822	271—273
Grundlagen zu einer Postübereinkunft zwischen Aargau und Solothurn 1832	273—277
Verzeichnis der zur Portofreiheit berechtigten Amtsstellen 1833	277—278
Einnahmen und Ausgaben im Postbetrieb 1833/1836	278—279
Postvertrag zwischen Solothurn und Aargau 1836	279—284
Botenverordnung vom 7. Januar 1840	284—285
Verordnung zur Anstellung von Fußboten vom 5. April 1848	285—290
Gesetze über die Festhaltung der Regalität des Postwesens 1844	290—291
Postformulare	291—292
Quellen- und Literaturangaben	293—296

Einleitung.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549620_0065

Die Entstehung der Post.

Eine Geschichte der Entwicklung der Post läßt sich nach ihrem heutigen Stande und mit Rücksicht auf eine Methode, welche sich lediglich an überlieferte Urkundenbelege hält, am besten darstellen, wenn man den innern Zusammenhang beleuchtet, in welchem dieses Verkehrsmittel zu dem gesamten Staats- und Erwerbsleben eines Volkes steht.

Der Boden, aus welchem der Verkehr im allgemeinen herauswächst, wird durch die kulturellen Zustände, die politischen, wirtschaftlichen und persönlichen Interessen und Bedürfnisse der Menschheit gebildet. Unter ihnen ergeben sich als Grundlagen seiner historischen Ausgestaltung einerseits insbesondere Bildung, Bevölkerungsdichte, arbeitsteilige Produktion, zum andern berufsmäßiger Güteraustausch durch Handel und Transport. Endziel und Mittel für das weitere Gedeihen des Verkehrs sind Sicherheit, Regelmäßigkeit und Geschwindigkeit. Da er seinem Begriff und Wesen nach in der Überwindung von Raum und Zeit besteht, so fand dieselbe mangels technischer Erfindungen bis zur Neuzeit eine direkte Erleichterung lediglich in Bezug auf die Fahrbahn.[1]) Letztere war für Jahrtausende vorausbestimmt; es sind das Wasser und die Straßen. So lange die Kunst des Straßenbaues auf primitiver Stufe stand, bot das Wasser den sichersten, billigsten und oft auch den einzig möglichen Weg. Dies gilt wenigstens für den Warentransport, für welchen die Benützung des Landwegs im Vergleich zur ökonomischen Wasserstraße mit zu viel Opfern an Zeit, Geld und Mühe verknüpft war. Erst im spätern Altertum begann die aufblühende Technik der Straßenanlage für die weitere Verkehrsentwicklung eine führende Rolle zu übernehmen. In der römischen Kaiserzeit stärkt — trotz der Konkurrenz der Schifffahrt — der gesteigerte Handels- und Reiseverkehr auch den Landtransport. Es wurden für den bedeutenden durchgehenden Verkehr und zur Beschleunigung der Nachrichtenbeförderung Straßen angelegt. Aber die Völkerwanderung mit ihren rein destruktiven Folgen zerstörte die durch die römische Technik geschaffene Organisation. So stellt sich uns denn das Kommunikationswesen des Frühmittelalters, im Vergleich zu dem des untergegangenen Weltreiches, als ein kläglicher, ungeheurer Rückfall dar. Erst die Städtegründungen wirkten von neuem belebend auf

---

[1]) Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, pag. 1 ff.

den Verkehr ein. Mit dem Aufkommen der arbeitsteiligen Produktion und eines Güteraustausches auf den städtischen Märkten begannen sich die Hauptlinien des damaligen Verkehrs herauszubilden. Bald bedingten weitere Faktoren eine Ausdehnung dieses entstehenden Netzes. Sein Wirkungskreis weitet sich durch das Aufkommen der Messen, Kreuzzüge, Kolonialpolitik, Erfindung der Buchdruckerkunst und Entwicklung der Presse. Durch die Hebung des volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Niveaus nimmt der Verkehr zu, der in Wissenschaft und Technik mächtige Förderer findet. „Je mehr die Kultur in geistiger Beziehung sich entfaltet, desto reger wird er; in gleichem Maße gewinnen der Fernverkehr und anderseits die Regelmäßigkeit der Tauschbeziehungen an Bedeutung. Damit werden die Raum überwindenden Transportmittel für das Kulturleben unentbehrlich und steigen zu Kulturmessern empor, damit tritt aber auch das Bedürfnis nach einem regelmäßigen System und einer zielbewußten Organisation des Beförderungsdienstes auf."[1]) Dies zur Geschichte des Verkehrs in ihren allgemeinen Umrissen.

Bei Anbruch der Neuzeit entstand fast unscheinbar, inmitten politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen, für die Nachrichtenübermittlung „une belle invention", die Post.[2]) Wie kaum eine andere Verkehrseinrichtung wurde sie bald für die Menschheit zu einem Bedürfnis. Als Vermittlerin von Mitteilungen verbindet sie die zerstreuten Glieder der Gesellschaft und stellt in der Reihe der übrigen Verkehrsinstitutionen eine wesentliche Ergänzung dar.

Versuchen wir den Begriff der Post zu bestimmen, so finden wir, daß wir darunter einen Großbetrieb zur regelmäßigen Beförderung von Nachrichten, Paketen, Geld und Personen zu jedermanns Gebrauch gegen feste Gebühren zu verstehen haben.[3]) Gehen wir von dieser Definition aus und verfolgen wir in kurzen Zügen den Entwicklungsgang der Post, so bietet sich uns folgendes Bild:

Die Frage, wann eine Posteinrichtung entstand, beantwortet sich aus der Überlegung, daß die Einführung eines Postdienstes naturgemäß das Vorhandensein einer Notwendigkeit für die Unterhaltung von ständigen Verkehrsverbindungen voraussetzt. Das Bedürfnis, Mitteilungen von einem andern Ort, welchen man selbst nicht persönlich erreichen kann, zu bekommen, liegt in der Entwicklung der Kultur und der menschlichen Gesellschaft. Daher ist es ein vergebliches Unternehmen, nach einem Erfinder der Post zu suchen, und unstatthaft, von einer Erfindung zu sprechen; denn derartige wirtschaftliche Gebilde werden nicht entdeckt, sondern entwickeln sich allmählich im Laufe der Jahrhunderte aus

[1]) Huber, op. cit., pag. 12.

[2]) Ausspruch von Madame de Sévigné, zitiert bei Huber, op. cit., pag. 13.

[3]) van der Borght, Das Verkehrswesen, pag. 548.

kleinen Anfängen heraus. Ein solches Bedürfnis tritt zuerst bei den Regierungen aus militärischen und politischen Rücksichten auf, sodann aus wirtschaftlichen Gründen für die Handelswelt, um eine ständige Fühlung mit den Preiskonjunkturen herzustellen, und zuletzt wird es auch in der Masse durch die sich mehr und mehr ausbreitende Bildung erweckt. Sowohl die militärischen wie die spekulativen Faktoren wurzeln in einem gemeinsamen Kulturprozeß, nämlich in einer wachsenden Zentralisierung und Universalierung.[1])

Werfen wir zunächst einen Blick auf das Postwesen der antiken Völker: Die ältesten Nachrichten über postalische Einrichtungen finden sich bei den Geschichtsschreibern der klassischen Zeit. Herodot und Xenophon berichten mit Anerkennung und Bewunderung von den Verkehrsanstalten, die in Persien zustande kamen, nachdem es durch die Zentralisierung zu einer Weltmacht wurde. Bereits damals kannte man den Relaisdienst. In den drei bis vier Meilen von einander entfernten, an den Straßen gelegenen Stationshäusern standen stets gesattelte Pferde und zum Aufbruch gerüstete Männer bereit. Der erste Reiter übergab das zu Befördernde dem zweiten, bis der letzte mit seinem Brief ans Ziel gelangte. Die Sendung ging somit durch eine Kette von einander sich ablösenden Gliedern. Nach der Zerstörung des Perserreiches durch Alexander den Großen kam das persische Postwesen auch in andern morgenländischen Staaten auf, verlor aber mit dem Verfall und der Zersplitterung des vom griechischen Welteroberer gegründeten Reiches seine Bedeutung.[2])

Der Verkehr im alten Griechenland fand, gemäß der natürlichen Beschaffenheit des Landes, vielfach zur See statt. Einer größern Bedeutung des griechischen Postwesens stand die politische Zerfahrenheit hindernd im Wege. Daher genügte es für den provinziellen Verkehr vollauf, wenn für die einzelne Leistung ein Bote gedingt wurde, welcher die Distanz zwischen Absender und Empfänger ohne regelmäßige Ablösung zurücklegte.

Ähnlich den persischen waren die römischen Posteinrichtungen organisiert. Schon unter der Republik mußten die in den Provinzen reisenden Beamten von den Bewohnern nach gesetzlichen Vorschriften verpflegt und deren Wagen fronweise mit Vorspann weiterbefördert werden. Nach dem Fall der Republik wandte Kaiser Augustus der Vervollkommnung der Post, welche sich nunmehr cursus publicus nannte, seine besondere Aufmerksamkeit zu. Die Notwendigkeit dazu ergab sich durch die fortwährende Ausdehnung des Staates und die Zentralisierung der Verwaltung. Aus diesem Grunde mußte eine Organisation geschaffen werden, welche das ganze Reich umspannte, um durch sie von allen wich-

[1]) Huber, op. cit., pag. 17.
[2]) Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten, pag. 13—20.
Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, pag. 313.

tigen Vorfällen und Ereignissen in kürzester Frist Kenntnis zu erhalten. Er führte an den Hauptknotenpunkten auf Kosten der Provinzen Fahrposten ein, welche in die gewöhnliche, mit Ochsen, Maultieren oder Eseln bespannte Wagenpost, in die für Reisende, Eilgüter und Briefe bestimmte Schnellpost und die in dringenden Fällen gebrauchte Kurierpost zerfielen. Die Beschaffung und der Unterhalt der Transportmittel auf den Stationen war Sache der Gemeinden, denen daraus drückende Lasten erwuchsen. In den nachchristlichen Jahrhunderten kam der cursus publicus, der von den Provinzialen als Plage angesehen wurde, durch Mißbräuche und Erpressungen in Verruf.[1])

Alle diese Verkehrseinrichtungen des Altertums waren jedoch lediglich durch Regierungsbedürfnisse hervorgerufen worden. Der Private durfte davon keinen Gebrauch machen. Zur Übermittlung solcher Nachrichten und Sendungen mußte man sich daher, wenn sich dazu keine andere Gelegenheit bot, besonderer Boten bedienen. In diesem Sinne äußert sich Cicero, daß das Briefschreiben zwar eine ganz schöne Sache sei, um sich mit seinen entfernten Freunden zu unterhalten und zu verständigen, daß man aber leider keine Mittel besitze, um die Briefe an ihren Bestimmungsort gelangen zu lassen.[2])

Mit der Auflösung des Römerreiches teilte der cursus publicus das Schicksal aller andern Institutionen des untergehenden Staates. Die Völkerwanderung und die mit ihr hereinbrechende Umwälzung der Staatengebilde waren keineswegs geeignet, der Entwicklung des Postwesens Vorschub zu leisten.

Ihre zerstörenden Wirkungen machten sich vielmehr auch auf dem Gebiete des Verkehrslebens in dem Maße geltend, daß sie beinahe jede Spur des ehedem Bestandenen verwischten. Erst nach Jahrhunderten, als sich die Völker wieder an feste Wohnsitze gewöhnt hatten, trat das Bedürfnis zur Schaffung von Verkehrsanstalten von neuem hervor. Und zwar wurde es wiederum durch das staatliche Interesse bedingt. Mit der wachsenden politischen Zentralisation machte sich unter Karl dem Großen die Notwendigkeit geltend, Postkurse einzurichten, um sich mit den einzelnen Teilen seines weit ausgedehnten Reiches in Verbindung setzen zu können. Von den Kurierzügen, welche von Frankreich nach Spanien, Italien und Deutschland führten, fehlen jedoch nähere Nachrichten. Nach der Teilung des karolingischen Staates geschah für die Verkehrserleichterungen so gut wie nichts mehr.

Dieser Zustand erklärt sich aus der Zerfahrenheit der politischen und sozialen Verhältnisse der damaligen Zeit. Politisch bietet uns das Frühmittelalter das Bild eines Zerfalles der Staaten in zahllose Grundherrschaften. Deren Gewalthaber standen sich

[1]) Hartmann, op. cit., pag. 25—116.
Sax, op. cit., pag. 314—317.
[2]) Der Weltverkehr und seine Mittel, pag. 748.

oft feindlich gegenüber und die Gebiete blieben scharf von einander abgetrennt. Es gebrach an einer einheitlichen Staatsleitung, daher brauchte man auch keine Verkehrsanstalten. Ebenfalls fehlte bei der breiten Masse das Bedürfnis dazu. Die Kenntnis des Lesens und Schreibens war noch nicht Gemeingut des Volkes geworden, sondern blieb ein Vorrecht weniger Gebildeter. Dann war auch selten Mitteilenswertes vorhanden. Der Mensch des Frühmittelalters wäre in Verlegenheit gewesen, hätte er die Post besessen, um jederzeit Mitteilungen geben und empfangen zu können. Sein Leben verfloß im gleichmäßigen Rhythmus einer begrenzten Welt. Neuigkeiten, die über den engen Kreis seiner Privatexistenz gingen, gelangten spärlich zu ihm. Was sich jenseits der Stadtmauern abspielte, berührte ihn entweder im Anprall kriegerischer Geschehnisse oder im Austausch von Nachrichten, die ihm Pilger und fahrende Leute zutrugen. Der Gedanke, in regelmäßig wiederkehrenden Stunden politische, wirtschaftliche oder persönliche Neuigkeiten empfangen zu können, wäre ihm phantastisch erschienen. Auch das wirtschaftliche Leben war noch nicht mächtig genug, um von sich aus einen Nachrichtenverkehr zu organisieren. Herrschte doch bis etwa zum 12. Jahrhundert die Eigenproduktion und geschlossene Hauswirtschaft vor. Erst mit dem Heraustreten aus der Lokalwirtschaft gewinnt die städtische Handelskorrespondenz selbständige Bedeutung.

So entbehrt das Frühmittelalter einer politischen Einigung, der Bildung der Masse, der Intensität und räumlichen Ausdehnung des Güteraustausches. Weil aber diese grundlegenden Faktoren für die Entwicklung der Post fehlen, ist es nicht verwunderlich, daß eine öffentliche Verkehrsanstalt ausblieb. Daher weist diese Zeit auf dem Gebiet des Verkehrs im großen und ganzen mehr Vorbereitendes als bereits Ausgeführtes auf. Die für die Einrichtung eines Nachrichtendienstes erforderlichen Bedingungen gab es bloß in den Zentren eines regen geistigen und wirtschaftlichen Lebens. Solche Mittelpunkte der damaligen Zivilisation waren die Klöster, Universitätsstädte, die Residenzsitze der Bischöfe, die Handels- und Messeplätze. Dergestalt gingen die Bestrebungen zur Schaffung einer Nachrichtenorganisation nicht wie im Altertum vorzugsweise von der Staatsgewalt, sondern von einzelnen Körperschaften aus.

Wohl zuerst empfanden die Klöster, die frühesten Stätten geistiger Bildung, das Bedürfnis, untereinander in Verkehr zu treten und dauernde Beziehungen zu unterhalten. Zur Erreichung dieses Zweckes bedienten sie sich der Pilger, Mönche oder Klosterdiener als Boten. Daß dieselben auch von der übrigen Bevölkerung in Anspruch genommen worden sind, ist historisch nachgewiesen.

Später, als Universitäten entstanden, errichteten sie besondere Kurieranstalten, um den Verkehr, welche diese Schulen sowohl untereinander, als mit der Heimat der sie Besuchenden

unterhielten, zu erleichtern. Sie erlangten allmählich so große Ausdehnung, daß sie für die Fortschaffung der ihnen anvertrauten Sachen Pferde und Wagen zu verwenden genötigt waren und sich dann auch mit der Personenbeförderung zu befassen begannen. Von diesen Posteinrichtungen war diejenige der Pariser Universität die weitaus bedeutendste. Es steht wohl außer Zweifel, daß deren Kuriere ebenfalls andern als nur den zur Universität in Beziehung stehenden Personen zugänglich waren und so die Besorgung von privaten Briefen übernahmen.

Für die Beförderung von Neuigkeiten bediente man sich auch derjenigen Leute, welche aus besonderer Veranlassung oder durch die Natur ihres Berufes gezwungen waren, Reisen in andere Gegenden zu unternehmen. Eine solche gelegentliche Nachrichtenübermittlung wurde durch die Pilger, Söldner und das fahrende Volk bewerkstelligt. Zu den wenigen Leuten, die wegen ihres Berufes auf die Wanderung mußten und deshalb Briefe billig befördern konnten, gehörten die Fuhrmänner, Schiffer und Metzger. Letztere stellen für den Briefverkehr eine eigentümliche Erscheinung dar. Da sie durch ihr Handwerk genötigt waren, für den Einkauf von Vieh umherzureisen, boten sie ein günstiges Mittel zur Beförderung von Korrespondenzen. Dies benutzten Kaufleute und andere briefschreibende Personen, um durch jene im Wege freien Übereinkommens, ihre Briefe bestellen zu lassen. In einigen Städten, namentlich solchen Süddeutschlands, erhielten die Metzgerposten eine bestimmte Organisation. Ähnlich wie hie und da die Schifferzunft, so erklärte sich auch jene der städtischen Behörde gegenüber bereit, gegen eine festgesetzte Entschädigung oder Befreiung von Kommunallasten, innerhalb gewisser Grenzen und bestimmter Zeit, nach einer unter sich zu verabredenden Reihenfolge den Postdienst zu übernehmen.

Der obrigkeitliche Nachrichtenverkehr vollzog sich durch die Läuferboten. Auch bei den Trägern der Staatsgewalt machte sich allmählich das Bedürfnis geltend, zum Austausch von wichtigen Meldungen miteinander in Beziehung zu treten. Da im Frühmittelalter das politische Leben in den Städten sein Zentrum fand, so organisierten deren Verwaltungen schon beizeiten Boteneinrichtungen. In jeder größern Stadt stellte der Rat zur Beförderung der Briefe, kleinen Pakete und Wertsachen, zuverlässige Leute als Boten an. Mittelst besonderer Verordnungen wurden ihre Rechte und Pflichten genau umschrieben. Wegen der Rechtsunsicherheit war ihr Dienst oft gefährlich. Daher suchte man sie zu schützen, namentlich durch ihre Bewaffnung und besondere Amtskleidung. Um sie zu einer zuverlässigen Erfüllung ihrer Aufgaben zu verhalten, mußten sie in einem Eid geloben, dem Rat stets treu dienen zu wollen. Für ihre Leistungen bezogen sie einen bestimmten Lohn. Die Läufer wurden nur abgesandt, wenn Briefe zur Beförderung vorlagen, regelmäßige Kurse mit vorausbestimmten Abgangszeiten führten sie nicht aus. Mit den Posteinrichtungen des

Altertums zeigen sie insofern eine Ähnlichkeit, daß beide aus demselben staatlichen Bedürfnis hervorgingen und auch diese städtischen Boten dem Privatverkehr zunächst verschlossen blieben. Sie hatten ausschließlich für die Missiven ihrer Behörden bereit zu stehen. Erst später durfte sich auch der allgemeine gesellschaftliche Verkehr an diesen Boteneinrichtungen beteiligen. Doch mußte in einigen Städten oft die Bewilligung des Bürgermeisters nachgesucht werden; damit wollte die Obrigkeit verhindern, daß ihre Kuriere zu sehr vom Privatdienst beansprucht würden.

In der Geschichte der mittelalterlichen Korrespondenzbeförderung spielen die Boteneinrichtungen der Handelskorporationen keine unbedeutende Rolle. Besorgte bis zum Zusammenschluß der Kaufleute in eine berufsgenossenschaftliche Verbindung der Einzelne für sich und seine Bekannten individuell den Briefverkehr, so begannen jene von nun an die Leitung der Nachrichtenübermittlung in eigene Hand zu übernehmen und stellten besondere Boten an. Die Notwendigkeit dazu ergab sich, da geeignete Einrichtungen fehlten, oder wo solche bestanden, keine Garantie für zuverlässige Bestellung vorhanden war.

Die Technik des gesamten Botenverkehrs war höchst einfach. Mußte ein Brief vertragen werden, dann dingte man sich für diesen isolierten Gang einen Läufer. Er diente also nur einem Auftraggeber. Später übermittelten diese Boten regelmäßig mehrere Briefe, was einer Zeit- und Kostenersparnis gleichkam. Aber noch immer legten sie den ganzen Weg vom Absender bis zum Empfänger zurück, wodurch sie in der Lage waren, auch mündliche Aufträge auszurichten. Da nur wenige Korrespondenzen mitgenommen werden konnten, waren die Beförderungskosten ziemlich hoch, sodaß sich die Überbringung von Mitteilungen nur bei außergewöhnlich wichtigen Anlässen lohnte. Erst bei den Postanstalten der öffentlich-rechtlichen Korporationen finden wir die Einrichtung, daß mehrere Boten im Wechsel oder auf festen Strecken laufen, und die Einführung von Stationen für den Pferdewechsel.

Diese Organisation der Nachrichtenübermittlung, welche vom Zufall und der Gunst der Obrigkeit abhing, entsprach durchaus den Bedürfnissen und dem Charakter des Staatswesens ihrer Zeit. Erst als sich die verschiedenen Voraussetzungen, welche oben als treibende Faktoren der Verkehrsentwicklung skizziert wurden, einstellten, bildeten sich die Grundlagen für die Anfänge der neuzeitlichen Post. Im ausgehenden Mittelalter erfährt das politische und kulturelle Leben eine vollkommene Umgestaltung, welche auch das Entstehen einer Postanstalt in unserem heutigen Sinne bedingte. Politisch charakterisiert sich die neue Zeit durch das Wachsen des Einheitsstaates. In Frankreich und England begann sich die zentrale Regierungsgewalt an den Aufgaben des Staates in steigendem Maße zu betätigen. Innerhalb Deutschlands machte sich eine gewisse Konzentration der zahlreichen Territorien zu einzel-

nen größeren Gebieten geltend. Diese staatenbildende Tendenz hatte zur Folge, daß sich die Notwendigkeit eines organisierten Verkehrswesens für die Regierungszwecke zeigte, und deshalb erstehen in verschiedenen Ländern für die Bedürfnisse der Verwaltung Staatsposten. Sie stellen sich, wie der römische Botendienst, als Ausfluß der aufkommenden Souveränität und der Erweiterung der politischen Grenzen dar, und wie der cursus publicus, so blieben auch sie zunächst dem Privatverkehr verschlossen. Aber die zunehmende Bildung und der wirtschaftliche Aufschwung brachten bald eine Änderung dieses Zustandes. Das erwachende Geistesleben, welches in den Entdeckungen der Seefahrer, der Erfindung der Buchdruckerkunst, in Humanismus und Reformation die tieferen Ursachen findet, dehnte das Bedürfnis zu einer regelmässigen Korrespondenzbeförderung auch auf breitere Massen aus. Nun kommt der Nachrichtenverkehr in Gestalt des Briefes auf. Diente er vorher hauptsächlich staats- und handelspolitischen Interessen, so wird er jetzt zum Träger des Gedankenaustausches. In dem Maße als sich das Verkehrsbedürfnis auf immer weitere Kreise ausdehnte, mußten die der Verwaltung dienenden Kurieranstalten ihre strengen Ausschlußverbote fallen und die Gesamtheit daran teilnehmen lassen. Diese Entwicklung förderte noch eine ökonomische Überlegung, indem man bald auf den Gedanken kommen mußte, die Unkosten der Nachrichtenbeförderungsanstalten zu vermeiden und deren Ertrag dadurch zu steigern, daß man gegen Entgelt auch die Privatsachen mitnahm. Sobald die Staatspost allen zugänglich wurde, entstand die moderne Post. Nun konnten ebenfalls technische Neuerungen geschaffen werden und solche, die sich vorher zu entwickeln begannen, weiter ausgeführt werden; denn der Staat besaß seit der Zentralisierung Macht und Mittel dazu. Darunter fallen insbesondere die Ausdehnung fester Routennetze, die Bestimmung der Zeitfolge und Dauer der einzelnen Transportleistungen und die Zusammenfassung der zersplitterten Betriebe, wodurch ein einheitlicher Wille durchgesetzt werden konnte.

Wegen des Interesses, welches der Staat von jeher für die Post hatte, mischte er sich stets in ihre Verwaltung ein und behielt sich besondere Rechte vor. Das bedeutendste unter ihnen ist das Regal, welches einen, die Wirksamkeit der Post lähmenden Wettbewerb fernhalten muß. Es berechtigt nämlich eine bestimmte Transportanstalt zur ausschließlichen Befugnis, die Beförderung von Personen und Gegenständen zu betreiben. Hieraus entstand später der Postzwang, welcher das Publikum verpflichtet, sich für die Versendung gewisser Sachen der Post zu bedienen. Dergestalt beschränkt das Regal nur das Gewerbe, der Zwang dagegen die Gesamtheit der Versender.

In der Verwaltung des so gesicherten Regals lassen sich zwei ganz verschiedene Stufen unterscheiden. Da der Staat in der Regelung dieses Verkehrszweiges noch wenig Erfahrung besaß, war

die Verpachtung die gegebene Betriebsform. Er ist Eigentümer des Monopols, überträgt aber die Ausführung einem privaten Unternehmer. Ersterer bezieht einen vertraglich festgesetzten Zins, währenddem der Pächter den Gewinn behalten darf, der durch Betriebsersparnis und billige Arbeit umso größer werden kann. Diese Verwaltungsart bezeichnet man als den delegierten Staatsbetrieb. Meistens vollzog sich später die Übernahme in Eigenbetrieb; der Staat verwaltet die Verkehrseinrichtung nunmehr selbständig. Im allgemeinen sah er in der ersten Periode seiner Verwaltungstätigkeit die Post als Erwerbsquelle an. Er bietet der Volkswirtschaft eine höhere Verkehrssicherheit und erstrebt folgerichtig einen möglichst großen Gewinn.

Betrachten wir nunmehr den konkreten Werdegang der Post in Frankreich und Deutschland, welche beiden Länder uns zwei verschiedene Entwicklungstypen geben.

Die Entstehung der Post in Frankreich[1]) war durch die zielbewußte Herrschaft Ludwigs XI. begünstigt, der seiner Zeit und allen Völkern voraus sein Land zu einer einheitlichen Nation vereinigte. Infolge dieser Politik wurde auch die Ausgestaltung des Verkehrs notwendig. Soll ein Staat nach einem absolutistischen Willen von einer Zentrale aus regiert werden, so macht sich stets das Bedürfnis nach einer Organisation geltend, um von entfernten Gebieten her Nachrichten an den Regierungssitz zu übermitteln, Befehle hinauszusenden und endlich Beamte und Militärs innerhalb des Reiches befördern zu können. Dieser Gedanke verwirklichte sich zur Tat durch das königliche Dekret vom 19. Juni 1464, wodurch auf den Hauptrouten ein amtlicher Reitpostdienst geschaffen wurde. In Stationen von vier zu vier Stunden hielten zuverlässige Leute eine Anzahl von Pferden bereit, um die vom König abgesandten Kuriere gegen bestimmte Rittgebühren zu begleiten, ferner alle vom König ausgehenden und an ihn gerichteten Depeschen, sowie die in seinen Diensten reisenden Personen zu befördern. Die Leitung und Überwachung des Betriebes besorgte der conseiller grand maître des coureurs de France. Eine allgemeine Benützung dieser Anstalt durch den privaten Verkehr war strenge untersagt. Daher ist sie noch keine Post im modernen Sinne; denn es fehlt ihr das wesentliche Merkmal: die Zugänglichkeit für jedermann. Weil sie nur Regierungszwecken diente, fand eine regelmäßige Abfertigung der Boten nicht statt, sondern nur, wenn es das Bedürfnis dazu erheischte. Diese königlichen Posten bereiteten der Pariser Universitätsbotenanstalt, welche bis dahin auch einen Teil des obrigkeitlichen Verkehrs vermittelte, nicht geringe Konkurrenz, und es war natürlich, daß die Leistungen der letzteren umsomehr zurückgingen, je weiter erstere ihre Wirksamkeit ausdehnten. Unter Heinrich III. wurde verordnet, daß alle Kuriere,

[1]) Al. Belloc, Les Postes françaises.
Sax, op. cit., pag. 324—327.
Hartmann, op. cit., pag. 224—234.

also auch die der Hochschule, verpflichtet sein sollten, sich der königlichen Boten zu bedienen. Die Universität ließ mit den Klagen über Verletzung ihrer Rechte nicht auf sich warten, ihre Boten kursierten weiter und die Streitigkeiten währten fort, bis 1643 ihr Privileg gegen Entschädigung wegfiel.

Als der private und wirtschaftliche Verkehr intensiver und nachhaltiger einsetzte, sah er sich, infolge des Mangels anderer Gelegenheiten, zum Versuch genötigt, die bestehenden Einrichtungen auch für sich in Anspruch zu nehmen. So erwies sich das Bedürfnis mächtiger als königliche Verordnungen, und schon in den folgenden Edikten wurden die Ausschlußverbote nicht mehr erwähnt. Aufgabe der Regierung war es nun, den Postdienst weiter auszugestalten. Nachdem schon unter Heinrich IV. ein selbständiger Personentransport ins Leben trat, wurde durch Ludwig XIII. die ganze Verkehrsorganisation wesentlich verbessert, regelmäßige Abgangs- und Ankunftszeiten der Kuriere festgesetzt, eigene Briefpostämter in größeren Städten eingerichtet, ferner die Portosätze bestimmt, welche vom Empfänger zu entrichten waren und die Portofreiheit der Ämter und Hofstellen geregelt. 1634 kam die königliche Messagerie zustande, welche den Personentransport im ganzen Reich zu besorgen berechtigt war. Durch die Erlasse vom 18. Juni und 29. November 1681, welche die Schädigung des Postrechtes mit Gefängnis und Geldstrafen belegten, war das Monopol für das gesamte öffentliche Transportwesen ausgesprochen. Seine Verwaltung übergab man in Pacht; die Entschädigungssumme, welche anfänglich 1'200'000 Livres betrug, wurde allmälich erhöht, bis zuletzt das zehnfache des ursprünglich festgesetzten Betrages zu entrichten war.

Während der Revolution stand die Brief- und Paketpost in Eigenverwaltung; da man aber schlechte Erfahrungen machte, wurde sie nach zwei Jahren durch die interessierte Regie ersetzt. Napoleon schuf 1804 ein Generaldirektorium, dem er die Leitung der Briefpost übertrug, der mit Beginn friedlicher Verhältnisse ein erneuter Aufschwung beschieden war. 1831 bestanden 1400 Relais mit 20'000 Pferden und 5000 Postillons; sie erzielte einen Rohertrag von 16 Millionen Franken. Sechs Jahre später wurde auch der auswärtige Dienst mittelst Paketboten und die Postämter in der Levante eingerichtet. Einer weitern fördernden Ausgestaltung stand der finanzpolitische Gesichtspunkt hemmend im Weg; denn der Zweck der Postverwaltung war die Erzielung hoher Reinerträge.

Auf die Entwicklung des Postwesens in Deutschland[1]) übten die Taxis einen nachhaltigen Einfluß aus. Als Maximilian I. zur Regierung gelangte, versuchte er die Verwaltung straff zu organisieren, woraus das Bedürfnis erwuchs, die durch weite Entfernungen

[1]) Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis.
Sax, op. cit.; pag. 333—338.
Hartmann, op. cit.; pag. 234—400.

getrennten Provinzen durch Botenkurse in Verbindung zu setzen. Da schon mehrfach Glieder der Familie Taxis für das Haus Habsburg Kurierdienste organisiert hatten, beauftragte der Kaiser Franz von Taxis mit der Leitung und Beaufsichtigung der neuen Linien. Die Einrichtung der Routen ergab sich aus dem örtlichen Aufenthalt der Regierung, die Kurse waren noch keineswegs fest bestimmt, sondern wechselten je nach Verlangen der Staatsverwaltung. Änderte der Kaiser seinen Hofsitz, so wurden auch die Postlinien verlegt. Immerhin gingen im wesentlichen die Routen von Innsbruck aus, um in den Niederlanden ihr Endziel zu erreichen. Diese Botenverbindungen waren weder kaiserliche noch Reichsanstalten, sondern lediglich landesherrliche Verfügungen, welche den Interessen des Monarchen und des Hofes zu dienen hatten. Die Bestrebungen zur Errichtung einer Reichspost gehen von Leonhard von Taxis aus, den Karl V. mittels eines offenen Briefes 1545 zum Generalpostmeister ernannte. Nun wurde er ermächtigt, in den Niederlanden Posten einzurichten; ob er es ebenfalls im Reich tun durfte, war fraglich. Trotzdem sein Kompetenzkreis nicht genau umschrieben war, leitete Taxis hieraus die Befugnis auch zur alleinigen Anlage von Posten in Deutschland ab, und erzielte es, daß 1563 Kaiser Ferdinand I. seine Bestallung als Postmeister bestätigte und die Stände ermahnte, ihn in seinen Unternehmungen zu unterstützen. Zur Erteilung solch ausgedehnter Befugnisse war aber der Kaiser ohne Mitwirkung des Reichstages nicht berechtigt. Daß er aber dennoch die taxischen Posten gegen die Gliedstaaten schützen und fördern wollte, lag in seinem eigenen Interesse, um auch endlich in Deutschland eine Anstalt erstehen zu sehen, die, wie in Frankreich, unter einheitlicher Leitung schon längst ganz andere Resultate erreichte, als es bei der Zersplitterung der einzelnen Landes- und Botenposten der Fall war. Das Ziel, dem Taxis zustrebte, war eine deutsche Reichspost als privilegiertes Privatunternehmen, und er suchte die Unklarheit der ursprünglichen Ernennung in diesem Sinne auszunützen. Daraus entstand aber ein langwieriger Kampf mit den Territorialherren, welche die Rechtsbasis der taxischen Ansprüche bestritten, was wiederum die Ersetzung der alten Botenkurse durch eine einheitliche Anstalt erschwerte. Nachdem eine harte Konkurrenz durch den Kölner Henott, der die finanzielle Verlegenheit der Taxis auszunützen versuchte, überwunden war, hatten Leonhards Absichten zur Organisation einer Reichspost Erfolg. 1595 wurde er von Kaiser Rudolf II. zum Generalpostmeister ernannt. Beschränkte sich vorher dieses Amt rechtlich nur auf die Niederlande, so war es nunmehr der Familie Taxis auch im Reich gewährleistet. Die Existenz der Reichspost sicherte sich noch durch das Mandat von 1597, wodurch sie als Regal erklärt wurde. Nun beginnt der Kampf des privilegierten Unternehmens einerseits gegen die alten Botenposten, gegen die Landesherren, welche das Regal nicht anerkannten, andererseits. Dieser Streit, der zahllose Prozesse

veranlaßte, füllte mehr als ein Jahrhundert aus. Infolge des Verfalles der kaiserlichen Macht waren die Rechtsverordnungen wenig wirksam, man beachtete sie nur da, wo man es wollte, oder dazu gezwungen wurde. Daher war die Taxische Verwaltung nicht immer in der Lage, ihre Pläne durchzusetzen, sondern mußte zugestehen, daß einzelne Fürsten und Städte befugt sein sollten, innerhalb ihrer Grenzen eigene Posten einzurichten. So namentlich in Brandenburg, Sachsen, Braunschweig, Hessen und Württemberg. Aber oft war es sogar unmöglich, den Grundsatz aufrecht zu erhalten, daß die Herstellung postalischer Verbindungen zwischen den verschiedenen Ländergebieten ausschließlich den Reichsposten vorbehalten bleibe. Es gehörte demnach gar nicht zu den Seltenheiten, daß der Postdienst in einem und demselben Land von verschiedenen Anstalten ausgeübt wurde. Daher war es auch natürlich, daß jede Verwaltung für sich selbständige, von denen der andern abweichende Grundsätze in der Leitung und Taxierung der Postsachen befolgte.

Was die Frage der Zugänglichkeit dieser Posten anbelangt, so ist zu bemerken, daß sie schon lange ihren einseitig staatlichen Charakter verloren hatten. Zwei Ereignisse verursachten diese Wandlung: die zunehmende geistige und wirtschaftliche Entfaltung verlangte nach einer Institution, welche einen regelmäßigen Gedanken- und Nachrichtenaustausch ermöglichte. Da war es das Gegebene, die bestehenden Einrichtungen auch für den allgemeinen Verkehr zu beanspruchen. Eine solche Erweiterung des Aufgabenkreises der Staatspost wurde durch die finanzielle Lage der Taxis erleichtert. Zufolge der wirtschaftlichen Ohnmacht des Kaisers war es ihm oft unmöglich, für deren Ausgaben vertragsgemäß aufzukommen. Als kaufmännisch denkende Leute mußten die Taxis daher bedacht sein, für die geschaffene Organisation einträglichere Erwerbsquellen zu suchen. Die Bedürfnisse des privaten Lebens kamen ihnen dabei entgegen, und bald nahmen sie neben der amtlichen Korrespondenz auch andere mit. So mußte es der Staat dulden, daß sich, infolge seiner finanziellen Schwäche, die ihm dienende Organisation erweiterte und gegen Entgelt der Allgemeinheit zu dienen begann. Der Hofkurierdienst wurde zur Post.

Die nach der französischen Revolution mit Deutschland geführten Kriege brachten die Auflösung des Reiches, was wiederum eine Zersplitterung des Postwesens zur Folge hatte. Einmal wurden die Taxis aus den linksrheinischen Ländern gänzlich verdrängt, dann mußten sie auch aus denjenigen rechts des Rheines weichen, welche an Preußen gefallen waren, da dieses andere Posten als die eigenen auf seinem Gebiet nicht duldete; eine weitere empfindliche Einbuße erlitten sie noch, als die Regierungen in den von Napoleon geschaffenen Staaten selber Posten einrichteten. Nach Ordnung der Verhältnisse von 1815 konnten die taxischen Posten wieder in einigen Staaten Fuß fassen. Das Motiv ihrer Wieder-

herstellung war die Einsicht der wirtschaftlichen Notwendigkeit eines größern, einheitlichen Gebietes und dementsprechende Organisation des Betriebes. Immerhin blieben noch siebzehn verschiedene Posteinrichtungen bestehen. Wenn man auch wiederholt versuchte, die Nachteile dieser Zerrissenheit durch Vertragsabschlüsse zwischen den einzelnen Verwaltungen einigermaßen zu mildern, so erwiesen sich die kleinlichen Sonderinteressen stets stärker als der Wille zur Förderung des Gesamtwohles. Erst die Einheitsbestrebungen der 48er Jahre vermochten diese Absichten erfolgreicher zu gestalten, bis am 1. Juli 1867 Preußen das gesamte taxische Postwesen gegen eine Entschädigung von drei Millionen Talern erwarb. Dadurch wurde der Grund für die kommende deutsche Reichspost gelegt.

Vergleichen wir abschließend die Geschichte der französischen und deutschen Post, so finden wir, daß wegen der gänzlich verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung die Frage ausgedehnterer Verkehrswege anders gelöst wurde. Zentralisation und einheitlicher Staatsgedanke in Frankreich, daher von Anfang an eine Staatspost; Territorialbestrebungen, kleinstaatliche Engherzigkeit und Mittellosigkeit im Reich, infolgedessen auch Zersplitterung des postalischen Verkehrs.

Die Ausgestaltung des Postwesens in der Schweiz erhielt durch das Vorhandensein lokalpolitischer Gewalten ihr charakteristisches Gepräge. Da größere staatliche Gebilde fehlten, war es verständlich, daß Jahrhunderte lang die Bestrebungen zur Organisation von Nachrichtenverbindungen fast ausschließlich von Städten und öffentlich-rechtlichen Korporationen ausgingen. Erst später, als ausgedehntere Territorien entstanden, befaßte sich die Staatsgewalt mit dieser Angelegenheit. Begründete Deutschland das Postregal schon im ausgehenden 16. Jahrhundert, so erfolgte es in Bern beinahe hundert Jahre später. Eine einheitliche Entwicklung war durch den vorherrschenden kleinstaatlichen Geist lange Zeit ausgeschlossen, bis in der Helvetik unter dem Einfluß der neuen Ideen eine Zentralisation versucht wurde.

Die weitere Entwicklung der Post im 19. Jahrhundert steht unter dem Einfluß des Siegeslaufes der Technik, indem zahlreiche ihrer Ergebnisse im Betrieb und in der Verwaltung angewendet wurden. Von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung waren zwei Ereignisse, einmal die Ersetzung des rein fiskalischen durch ein volkswirtschaftliches Interesse, zum andern die Beseitigung der Zersplitterung im Postwesen, welche im Weltpostverein ihren großartigen Abschluß fand.

Mit den von Jahr zu Jahr wachsenden Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs wurden namentlich seit der Entstehung der Eisenbahnen die Gebrechen des Postwesens, insbesondere in Bezug auf die Briefbeförderung und deren Kostspieligkeit empfindlicher, infolgedessen die Notwendigkeit einer Reform immer dringender. Seit der Entstehung der Post hatte sie stets einen

fiskalischen Zuschnitt. In Tat und Wahrheit war sie nichts anderes als eine Monopolanstalt, deren Hauptzweck war, möglichst hohe Reinerträge abzuwerfen. Diesen Charakter behielt sie noch bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts bei, trotzdem schon Schriftsteller darauf hinwiesen, daß sie eigentlich der Gesamtheit zu dienen habe. Die mißlichen finanziellen Verhältnisse der durch Kriege verschuldeten Staaten verhinderten, daß derartige Anschauungen in den leitenden Kreisen allgemeine Anerkennung erlangten. Überall waren die Porti übersetzt und nichtsdestoweniger scheute man sich nicht, sie stets noch mehr zu erhöhen. Solch hohe Tarife trugen dazu bei, daß man das Regal umging und die Briefe auf andere Weise als durch die Post zu verschicken versuchte. Den entscheidenden Anstoß zur Besserung gab Rowland Hill in den Jahren 1837 bis 1849. In seiner Schrift „Postoffice reform, its importance and practicability" trat er mit dem Vorschlag hervor, für die Festsetzung des Briefportos weder die Entfernung vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort, noch die Zahl der zu den Briefen verwendeten Bogen oder Blätter, sondern lediglich das Gewicht als Maßstab gelten zu lassen und für alle bis zu ½ Unze schweren Korrespondenzen einen niedrigen Gebührensatz von 1 penny und für schwerere das Doppelte zu bestimmen.[1]) Trotzdem es einleuchtend war, daß nach Einführung einer billigeren Taxe eine bedeutende Steigerung der zu befördernden Nachrichten eintreten müßte, fand der Vorschlag in der Verwaltung zunächst heftige Opposition. Nach eingehender Prüfung wurde er aber auch von ihr gutgeheißen. Seine volkswirtschaftlichen Vorteile zeigten sich bald in der Verdoppelung des gesamten Postverkehrs. Wenn auch die Einnahmen in den ersten Jahren nach der Reform zurück blieben, so wurde doch an dem neu eingeschlagenen Weg festgehalten. Diese Tarifgesetzgebung konnte auch nach und nach in den übrigen Staaten eingeführt werden. Von nun an wurde das Hauptaugenmerk auf Erleichterung und Förderung des Briefverkehrs gerichtet. Das bedeutet ein grundsätzliches Aufgeben der früheren Auffassung, daß die Post nichts anderes sei, als ein auf möglichst hohe Reinerträge gerichteter und zu dem Zwecke mit dem Alleinrecht ausgestatteter gewerblicher Großbetrieb des Staates.

Diese Tendenz zur Verbilligung und Erleichterung des Verkehrs fand im Weltpostverein einen mächtigen Förderer. Als sich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die nationale Wirtschaft ausdehnte, konnte es nicht fehlen, daß das dem Briefwechsel dienende Verkehrsmittel auch immer mehr zu einem internationalen wurde. Diesen Entwicklungsgang hemmten lange Zeit die Verschiedenheit der postalischen Einrichtungen in den einzelnen Staaten, die Schwerfälligkeit des Übergangs aus einem Postgebiet in ein anderes, die Engherzigkeit in der Abrechnung der verschiede-

[1]) van der Borght, op. cit., pag. 578 ff.

nen Postverwaltungen untereinander und die Höhe der Tarife für den internationalen Korrespondenzverkehr. Nachdem schon mehrmals dem Gedanken Ausdruck verliehen worden war, daß alle Staaten auf Vergütung für die Briefdurchfuhr verzichten und für fremde Korrespondenzen im Innern kein Porto erheben möchten, konnten an dem Kongreß, der 1874 auf Einladung der deutschen Reichspostverwaltung in Bern tagte, diese Grundsätze in einem allgemeinen Postvereinsvertrag verwirklicht werden, der nunmehr eine enge internationale Verbindung des Postwesens ermöglichte.

Dergestalt entwickelte sich die Post aus unscheinbar kleinen Anfängen heraus zu einer die Glieder der menschlichen Gesellschaft verbindenden Institution.

Fassen wir das Ergebnis der bisherigen Ausführungen zusammen, so finden wir, daß sich die Post der Gegenwart von den vormaligen verwandten Anstalten ganz wesentlich unterscheidet. Wir dürfen eine Geschichte der Post nicht mit der der Nachrichtenbeförderung zusammenwerfen, und daher eine Postgeschichte nicht mit den frühesten Zeiten beginnen, wie es in der Literatur im allgemeinen so oft zu geschehen pflegt. Aus der Begriffsbestimmung der Post, als einer Institution zur regelmäßigen Übermittlung von Nachrichten, die gegen Erlegung fester Gebühren allen zur Verfügung steht, erhellt, daß eine Nachrichtenbeförderung noch lange keine Post im heutigen Sinne des Wortes ist. Sonst hätte eine Geschichte dieses Verkehrsmittels da anzufangen, als erstmals räumlich getrennte Menschen einander Mitteilungen zugehen ließen.

So sind die sogenannten Posten des Altertums, die zwar eine fein ausgebildete Organisation erlangt haben, nicht als Posten zu betrachten; denn es waren Anstalten, die ausschließlich dynastischen, polizeilichen und Verwaltungszwecken des Staates dienten, währenddem die Benützung für Privatangelegenheiten in der Regel ausgeschlossen war. Gegen den römischen cursus publicus zeigt das Mittelalter einen großen Rückschritt. Weder gab es eine Posteinrichtung für den Gebrauch des Publikums, noch eine planmäßige Ordnung des Nachrichtendienstes für die Landesregierung. Dieser Umstand erklärt sich einmal dadurch, daß infolge der kulturellen Verhältnisse das Bedürfnis zu einem geordneten Verkehr im Volk nicht bestand und in dem Fehlen einer zentralen Staatsgewalt. Infolge dieser Zerfahrenheit in den politischen und gesellschaftlichen Zuständen ist es erklärlich, daß die Bestrebungen zur Herstellung von Verkehrseinrichtungen vorzugsweise von öffentlichrechtlichen Körperschaften, Städten und Klöstern ausgingen. Auch sie entsprechen der heutigen Post keineswegs; denn wenn sie gelegentlich außenstehenden Personen dienten, so kamen sie in der Hauptsache doch nur den Mitgliedern dieser Verbände zu gute.

Die Keime, aus denen die moderne Post hervorgehen sollte, darf man in den Verkehrsorganisationen erblicken, welche Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit mit der allmählichen

Zentralisierung des Staates und dem wachsenden diplomatischen Verkehr notwendig wurden. Solche Einrichtungen des amtlichen Nachrichtendienstes schufen in Frankreich Ludwig XI. 1464, in Deutschland die Taxis, in England vorübergehend Eduard IV., dauernd Heinrich VIII. Auch sie befriedigten lediglich das Staatsbedürfnis. Eine Benützung für jedermann war noch ausgeschlossen. Die Hauptmasse der zu übermittelnden Korrespondenz bildeten die Briefschaften der Obrigkeit. Erst in der zweiten Hälfte des 16. und mit dem Beginn des 17. Jahrhunderts vollzog sich nach und nach die Umgestaltung in einen Betrieb zur Beförderung der Briefe der Bevölkerung. Diese Wandlung verursachte die geistige und wirtschaftliche Entwicklung, welche allmählich das Bedürfnis zu einem regelmäßigen Korrespondenzverkehr auch auf breitere Massen ausdehnte. Das naheliegende Mittel war, die bestehenden staatlichen Verkehrsinstitutionen zu diesem Zweck zu gebrauchen; bald konnten sie sich dem mächtigen Drang nicht mehr entziehen und die Ausschlußverbote wurden aufgehoben. Nun ist die Nachrichtenbeförderungsanstalt eine öffentliche geworden, Leistung und Gegenleistung werden im Portotarif bekannt gegeben. Die Post im modernen Sinne des Begriffes ist entstanden. Dieser Übergang trat zwar in allen Ländern ein, aber natürlich nicht zur selben Zeit; denn die oben skizzierten Umwälzungen, welche dies veranlaßten, kamen nicht plötzlich und unvermittelt. In dem einen Staat machte sich das Bedürfnis eines allgemeinen Nachrichtendienstes früher geltend als in einem andern.

Das Postregal und der Postzwang, welche sich beide im 16. und 17. Jahrhundert entwickelten, sicherten dieser Verkehrseinrichtung ein alleiniges Betriebsrecht. Die Ausübung des Regals wurde anfänglich meistenteils verpachtet. Eine solche Verwaltung war natürlich von dem Streben nach möglichst hohen Reinerträgen beherrscht, und weil der Mangel an Konkurrenz einer Zuverlässigkeit und Vollkommenheit im Postdienst entgegenwirkte, entstand allmählich der Gedanke, den Betrieb dem Staate zu übertragen. Die dadurch zu erzielenden Fortschritte waren augenfällig, an Stelle des Nebeneinanderbestehens von oft mehreren räumlich begrenzten Verwaltungen tritt eine von einem einheitlichen Willen beherrschte Organisation; vom Staat allein kann man Berücksichtigung der Gesamtbedürfnisse und Bedienung verkehrsarmer Gegenden erheischen. Der engherzige Erwerbsdrang wird durch ein volkswirtschaftliches Interesse ersetzt, die Post ist zu einem gemeinwirtschaftlichen Monopol geworden.[1])

[1]) van der Borght, op. cit., pag. 579 ff.

ERSTER TEIL.

Der delegierte Staatsbetrieb.

ERSTES KAPITEL.

Die Organisation des ersten Nachrichtenverkehrs. Die Entstehung und Verpachtung des Postregals unter dem ancien régime.

1442—1798.

Neben der geographischen Lage eines Landes ist für die Entwicklung des Verkehrswesens die wirtschaftliche Tätigkeit seiner Bevölkerung ausschlaggebend; denn wo diese wenig entwickelt ist, wird sich auch der Verkehr trotz günstiger geographischer Bedingungen spät und spärlich einstellen; umgekehrt kann rege wirtschaftliche Tätigkeit eines ungünstig gelegenen Landes den Verkehr dennoch an sich reißen.

Die Quellen über die Wirtschaftsgeschichte des Kantons Solothurn fließen äußerst spärlich. So viel steht fest, daß während des 15. und 16. Jahrhunderts in seinem Gebiet nicht unbedeutender Handel betrieben wurde. Die materiellen Bedingungen dazu waren gegeben; die wichtigsten Straßen, auf denen sich der Güteraustausch abwickelte, führten über sein Territorium. Der untere Hauenstein ermöglicht die direkte Verbindung Basel-Solothurn, mit Anschluß an die große Handelsstraße, welche die Schweiz in ihrer ganzen Länge vom Genfersee über Büren, Solothurn und Olten bis zum Bodensee durchzieht. Schon früh finden sich deshalb an solchen Knotenpunkten und Übergängen Zollstationen und Märkte. Der Stadt Olten erwuchsen als Paß- und Flußübergang zahlreiche Vorteile. 1386 wird die Brücke erwähnt und Ende des 14. Jahrhunderts erhielt sie alle Rechte und Freiheiten über die Kaufmannschaft und Weinschenken, und zwar „als unsere Stadt zu Olten an den Orten und Gemärkten gelegen ist gegen unsern Feinden, denen von Schwytz und andern ihren Verbündeten".[1]) Von nun an durften ein Wochen- und drei Jahrmärkte abgehalten, von verkauften Waren der Pfundzoll und vom Wein ein Ohmgeld bezogen werden.[2])

Solothurn wurde 1048 durch Heinrich III. ein Herbstmarkt bewilligt, der besonders den Handwerkern und Handelsleuten Ge-

[1]) Solothurner Wochenblatt 1812; pag. 439.

[2]) Eggenschwiler, Die territoriale Entwicklung des Kantons Solothurn; pag. 128.

winn brachte.[1]) Als dann die Stadt durch Kriegszüge verarmte und namentlich infolge der Teilnahme an der Belagerung von Zürich in Verschuldung geriet, gewährte ihr 1376 Rudolf III. einen Pfingstmarkt und auf verschiedene Kaufmannswaren ein Ohmgeld, „doch daß die vorgenannten solches Geld in ihrer Stadt Nutzen und Frommen kehren und wenden sollen".[2]) Solche Maßnahmen begünstigten eine allmähliche Entfaltung des wirtschaftlichen Lebens. Infolge dieser Privilegien siedelten sich in Solothurn auch die Lombarden an. Ihre Hauptbeschäftigung bestand im Gewähren von verzinslichen Darlehen, die durch Pfänder und Bürgen gesichert waren. Durch die Kreditvermittlung wirkten sie auf die mittelalterliche Verkehrswirtschaft stark belebend ein, die sonst durch das aus religiösen Gründen erlassene kanonische Zinsverbot zu ersticken drohte. Wo sich aber diese gewandten Spekulanten niederließen, oder nur vorübergehend aufhielten, da darf auf eine aufblühende Handels- und Gewerbetätigkeit geschlossen werden. Bereits 1291 bis 1342 wird in Solothurn eine Familie Lampart genannt. 1361 gibt Kaiser Karl IV. seinem Vogt, dem Ritter Burkard Mönch von Landeskron, dem Ältern, die Rechtunge, d. i. die Abgabe der ansäßigen Lombarden. In einem Zeitraum von zehn Jahren entrichteten sie eine Gesamtsteuer von 400 L.[3]) Diese Wechsler traten nicht nur mit den Kaufleuten und Gewerbetreibenden in Geldgeschäfte ein, sondern auch mit den Adeligen und Städten. So ersuchte 1364 Graf Hans von Habsburg den Herzog Johann von Lothringen, seinem Bruder Burkard Senn zu Buchegg 900 Gulden zu bezahlen, für welche dieser ihm gegen einen Lombarden in Solothurn Bürge ist,[4]) und zwanzig Jahre später liehen sie der Stadt Bern die Summe von 2'060 L.[5]) Als Kaiser Rupert 1407 nach Solothurn kam, schenkte er der Stadt für vierzig Jahre die Steuern, welche die Lombarden und Juden von Reichswegen ihm bezahlen sollten.[6])

Im 16. Jahrhundert besaß Solothurn sechs Jahrmärkte, an denen ein reger Güteraustausch stattfand. Haffner[7]) schreibt darüber: „benambtlichen allhie am Freytag vor der alten Fastnach und Mittfasten, Osterabend den vierdten Sambstag nach Ostern, den ersten Sambstag nach Pfingsten, und an dem Montag vor St. Gallen, insonderheit wird vom Gurtzelen Thor der Roß- und Viehmärkt von Juden, Schwaben, Elsaßern, Burgundern, Lothringern, Lambarderen, Frantzosen und anderen Nationen stark besucht, allda sie vil hundert Stuck zusammen bringen, vertauschen,

[1]) Eggenschwiler, op. cit., pag. 46.
[2]) Solothurner Wochenblatt 1846, pag. 94.
[3]) Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels, pag. 549/550.
[4]) Wochenblatt für Freunde der vaterländischen Geschichte, 1846, pag. 5.
[5]) Schulte, op. cit., pag. 549/550.
[6]) Vigier, Der Kanton Solothurn, pag. 90.
[7]) Haffner, Kleiner solothurnischer Schawplatz II, pag. 26 ff.

koufen, verkauffen, welches der Statt an Zöllen Lösung vil paarn Gelts und ein schönes importiren thut." Diese Märkte hatten aber nur lokale Bedeutung, die Zentren des internationalen kaufmännischen Verkehrs befanden sich an den Messen von Genf und Lyon, an denen sich die großen Handelsstädte beteiligten. So kamen die Kaufleute aus Straßburg, Nürnberg und Süddeutschland in den Friedensjahren nach Genf. Dort war die Pulsader des wirtschaftlichen Lebens. Auf ihrem Weg berührten sie solothurnisches Gebiet, wo sie der Stadt durch Zölle, Ohmgelder und Geleit reichliche Einnahmen verschafften. Die Bürger verdienten durch Herbergen und Fuhrhalterdienste. Gelegentlich konnten sie natürlich auch an diese fremden Handelsleute Waren absetzen. Als dann die Messen von Genf infolge der Burgunderkriege und der allgemeinen politischen Unsicherheit bedeutungsloser wurden und jenen von Lyon den Rang abtraten, wählten die Besucher aus Deutschland meistens andere Routen. Erhalten blieben die regelmäßigen Warenverbindungen mit der Ostschweiz, die stets auf denselben Straßen stattfanden. In Zeiten von Epidemien verbot der Rat den Fuhrleuten den Aufenthalt in der Stadt. Als 1635 in der Umgebung Solothurns die Pest herrschte, verordnete er: „die Maultiertryber, die von St. Gallen kommen, sollen bym Gurtzelenthor ein und über die Brucken gelassen werden, aber nit gelosiert werden",[1]) und 1643 „die Maultiertryber mögen wieder durch die Stadt reisen, weilen zu Lyon der contagion halber kein gefhar mehr vorhanden".[2])

Trotzdem ein bedeutender Handelsverkehr durch Solothurn ging, hat er auf die einheimischen Bürger keine nachhaltende und befruchtende Einwirkung ausgeübt. Was in der Stadt Gewerbe und Handel trieb, schloß sich zu Zünften zusammen. Von den verschiedenen Berufsklassen bildete jede eine besondere Vereinigung. Es gab deren elf: die Wirte, Pfister, Schiffleute, Schmiede, Weber, Schuhmacher, Schneider, Metzger, Bauleute, Gerber und Zimmerleute. Ihre Hauptaufgabe war die Förderung des Wohlstandes und Vervollkommnung der Tüchtigkeit des Handwerksstandes. Den Zunftgenossen war es strenge untersagt, Arbeiten, die nicht zum Handwerk ihrer Zunft gehörten, zu übernehmen. Die Zahl der Meister und Gesellen war beschränkt, um allen ein standesgemäßes Auskommen zu sichern. Keiner konnte sich als Meister niederlassen, der nicht als Lehrling sich zum Gesellen vorbereitet und dann als solcher seine Wanderschaft im Auslande gemacht und dem Obmann seiner Zunft ein von Sachverständigen genehmigtes Meisterstück vorgelegt hatte. Auf solche Art sicherte man sich tüchtige Arbeiter, wußte aber auch stets unerwünschte Konkurrenz fernzuhalten.[3]) Daneben hatten die Zünfte noch einen militärischen und gesellschaftlichen Charakter, der in Solothurn

[1]) R. M. 1635, pag. 495.
[2]) R. M. 1643, pag. 346.
[3]) R. M. 1603, pag. 160.

nicht unwichtig war. Sämtliche Handwerker mußten, ehe sie in die Zunft ihres Gewerbes aufgenommen werden durften, zuerst Mitglieder der Schützenzunft sein.[1])

Um im Rat die beruflichen Interessen verfechten zu können, hatten die Zünfte dort Abgeordnete. Die Wirtschaftspolitik der Regierung war vom Grundsatz beherrscht, daß was die Bürger an gewerblichen Produkten brauchten, möglichst in der Stadt produziert werde. Insofern war es eine geschlossene, sich selbst genügende Wirtschaft. Dem entsprach ein Monopol des städtischen Handwerkers auf dem einheimischen Markt. Die Herrschaft über ihn, welche die Zunft erstrebte, sollte allen Genossen möglichst gleichmäßig zugutekommen. Als selbständige kleine Meister wollen sie nebeneinander stehen. Daher wurden fremde Erzeugnisse des Gewerbefleißes nur auf den Jahrmärkten zugelassen, oder dann, wenn sie in der Stadt nicht produziert werden konnten. Auch war in ihrem Wirtschaftsgebiet das Landhandwerk in der Regel ausgeschlossen.[2])

In diesem Sinne erließ der Rat seine gewerbepolitischen Verordnungen. 1633 schrieb er vor, daß alle Güter auf offenem Markt verkauft werden mußten, um den Zwischenhandel und Vorkauf zu verunmöglichen. Den Händlern wurde der Butteraufkauf strengstens verboten.[3]) Fremde Krämer genossen nur für solche Waren Verkaufsfreiheit, welche die städtischen nicht hielten, oder durften sie dieselben feilbieten, dann forderte man von ihrer Obrigkeit Gegenrecht.[4]) 1602 verbot der Rat den Dorfschreinern, in der Stadt zu arbeiten. Die Wirte ermahnte er, nicht teuren fremden Wein auszuschenken, sondern den einheimischen.[5]) Produkte von Wert durften nicht außer Landes verkauft werden. So untersagte er 1680 die Ausfuhr von Silber und später auch von fetten Schweinen.[6])

Hatten die einheimischen Gewerbetreibenden auf dem Markt ein Monopol, so mußten die Konsumenten vor Überforderung geschützt werden. Stets setzte der Rat die Preise der notwendigen Lebensmittel fest.[7]) In Fehljahren verhinderte er die Ausfuhr von Frucht und Wein und kaufte selbst solchen im Ausland.

Derartige Maßnahmen regelten den Güterverkehr während Jahrhunderten. In der Anschauung, daß der einheimische Handwerker für seine Arbeit einen gerechten Lohn und die Konsumenten zu billigem Preise gute Waren erhalten sollen, spiegelt sich deutlich die Nahrungsidee wieder, welche die Wirtschaftspolitik so zahlreicher Städte beherrschte. Eine solche äußere Regelung des

[1]) Vigier, Der Kanton Solothurn, pag. 121.
[2]) Ratsmanuale des 17. Jahrhunderts.
[3]) R. M. 1619, pag. 248; R. M. 1630, pag. 477 und R. M. 1759, pag. 215.
[4]) R. M. 1619, pag. 199; R. M. 1632, pag. 241 und R. M. 1654, pag. 160.
[5]) R. M. 1602, pag. 228.
[6]) R. M. 1640, pag. 90.
[7]) R. M. 1680, pag. 5; R. M. 1770, pag. 748 und R. M. 1619, pag. 407.

wirtschaftlichen Lebens machte eine innere Stimmung erfolgreich, die zu gutem Teil unter religiösem Einfluß den Einzelnen mit seiner Nahrung, seinem fest umschriebenen und traditionellen Platz in der Gesellschaft zufrieden erhielt und kein Streben nach Erweiterung seiner Stellung auf Kosten anderer aufkommen ließ. Die wirtschaftliche Tätigkeit war nicht Selbstzweck, sondern Mittel zur Befriedigung anderer Bedürfnisse. Neben ihr widmet man sich geselligen Veranstaltungen, politischen und militärischen Angelegenheiten. Ziehen die Miteidgenossen in Krieg oder in Söldnerdienst, so begleitet sie stets ein solothurnisches Banner. Eine solche Abneigung gegen allzu intensive wirtschaftliche Beschäftigung mußte neben dem Geist der Zeit auch im innern Wesen der Bürger ihre Begründung haben. Haffner[1]) charakterisiert die Solothurner folgendermaßen: „Die Burgerschafft legt und begibt von angeborener Inclination und Natur sich mehr auff militärische als die Kauffhändel, seyend insgemein gute Soldaten, mannlich, behertzt, stark, wohlgerüst und in frantzösischen Kriegsdiensten versucht, wiewolen darunter auch etliche junge Schnautzhanen mehr zum Schlentzen und Müßiggang, dann zu Hauß- oder Standsarbeit geneigt sich erzeigen;" und Vigier[2]) „allein es entsprach den durch Waffenglück übermütig gewordenen Solothurnern nicht, ruhig langweilige Kaufsunterhandlungen zu führen, jüdisch zu markten und auf günstige Gelegenheit zu Ankäufen zu lauern. Die Werkstube war ihnen überhaupt zu enge geworden und von Zeit zu Zeit trieb es sie hinaus, um im offenen Feld unter dem Schalle der Kriegstrompete ihre Kampf- und Rauflust zu befriedigen."

Diese Abneigung gegen rege wirtschaftliche Tätigkeit und Vorliebe für Waffenwerk und Politik wurde noch mehr gefördert, als Solothurn 1554 Sitz der französischen Gesandten wurde. Infolge ihres Einflusses begannen Politik und Militärwesen das größte Interesse der Bürger zu beanspruchen. Von ihnen wandten sich zahlreiche den französischen und später den spanischen Solddiensten zu, wo viele in diesen Armeen zu den höchsten Offiziersstellen emporstiegen. Auch in der Stadtbevölkerung machte sich französischer Geist geltend. Sie eignete sich fremden Geschmack und Sitte an, es begann eine feinere Lebensart und ein freudiges gesellschaftliches Leben zu herrschen. Prachtliebe, prunkvolle Feste und höfische Manieren machten Solothurn in der Ambassadorenzeit allgemein bekannt. Als Josef Addissen auf seiner Italienreise die Stadt passierte, hob er — im Gegensatz zu andern Orten — die ungemeine Freundlichkeit ihrer Einwohner hervor, indem er urteilte: „they have a greater air of politness".[3]) Daß Solothurn ein Zentrum katholisch-französischer Politik und königlicher Gesandtschaftssitz wurde, erweckte in seinen Bürgern den

[1]) Haffner, Solothurnischer Schawplatz II; pag. 22.
[2]) Vigier, Der Kanton Solothurn; pag. 53.
[3]) Zitiert in der Schweizerischen Zeitschrift für Statistik und Volkswirtschaft, 59. Jahrgang, Heft 1.

Glauben an die hervorragende Bedeutung ihrer Stadt, wodurch eine kleinliche, spießbürgerliche Gesinnung Platz griff. Darunter erschlafften aber die Anregungen zur wirtschaftlichen Betätigung. Schauen wir uns in der Berufsgliederung der wichtigsten nicht ratsfähigen Familien um, so finden wir, daß sich zahlreiche als Notare, Substituten, Amtsschreiber und Prokuratoren betätigten, unter ihnen die Kiefer, Kully, Pfluger, Wirz und Amiet. Doch strebten zu diesen auch Mitglieder ratsfähiger Familien, die entweder politisch oder ökonomisch zurückgegangenen Zweigen oder sehr großen Familien angehörten, welche nicht alle ihre Mitglieder mit Ratsstellen zu versorgen vermochten. Andere kleinbürgerliche Familien wandten sich mehr Gelehrtenberufen zu und waren im Klerus stark vertreten, so die Graf, Gritz, Keller, Lüthy und Pfluger; doch hatten die Patrizier den Vorzug, besonders zu den Chorherrenpfründen. Wenige wurden Ärzte, wie die Weltner und Pfluger. Unter den Handelsleuten hatten nur vier Familien Bedeutung, so die Schärer, Fröhlicher, Hartmann und Ziegler.[1]) „Vom Kampf ums Dasein wußten die Solothurner zur Blütezeit der Ambassadorenherrschaft nichts, und warum sollte denn der Städter auch arbeiten? Er nährte sich von den Abfällen der Ambassadorenküche, das Leben war wohlfeil, Geld war infolge der unmäßigen Freigebigkeit der Vertreter Seiner Majestät genug vorhanden und Hunger mußte niemand leiden. Bei den offiziellen Festlichkeiten, deren es viele gab, wurde der guten Bevölkerung in reichem Maße gedacht, sie lag dem Gold austeilenden Ambassador zu Füßen und die glänzenden Festivitäten lullten sie förmlich ein.“[2]) Unter solchen Umständen blieb die wirtschaftliche Entwicklung völlig zurück. Theodorus Rabiosus kennzeichnete diesen Zustand mit den Worten: „Der Handwerker ist dumm, wohllüstig, träg, glücklich bei einer Flasche Wein. Der Patrizier besudelt seine edlen Hände nicht mit Kunst der Handelsschaft.“[3]) Alle Klassen der Bevölkerung besaßen die ökonomischen Mittel, um ein standesgemäßes Leben zu führen. Keine Not hätte sie veranlassen können, sich zur Sicherung ihrer materiellen Existenz neue Einkünfte zu suchen. Bedenke man doch, daß der Ambassadorenhof jährlich der kaum 4000 Einwohner zählenden Stadt 80'000 Livres zurückließ.[4]) Niemand hatte ein Interesse an der Änderung des bestehenden Zustandes. Die Zeit bis zur Helvetik bietet das Bild eines wirtschaftlichen Stillstandes. Erst der Regeneration blieb es vorbehalten, in scharfer Kritik auf die begangenen Fehler hinzuweisen: „Der erste Charakterzug, der alle sogenannten Pfahlburger auszeichnet, ist deren Einbildung, daß

[1]) Meyer, Solothurnische Verfassungszustände zur Zeit des Patriziates; pag. 146 ff.

[2]) Bloch, Bilder aus der Ambassadorenherrschaft; pag. 12.

[3]) Zitiert bei Strohmeier, Der Kanton Solothurn; pag. 99/100.

[4]) Meisterhans, Kurze Entwicklungsgeschichte der Stadt Solothurn, pag. 59.

außer dem Weichbild des Stadtreviers die eigentliche Welt aufhöre. Wäre dieser Wahn bloß lächerlich, so möchte er allenfalls angehen und durch das drollige seiner Erscheinung manche Langweiligkeit gutmachen, aber er hat, wie jeder Wahn, auch seine verderbliche Seite. Solothurn hat darin bedauerliche Beispiele aufzuweisen und wäre vielleicht ohne diesen widrigen Spießbürgergeist eine der ersten Handelsstädte der Schweiz. Wie die Karthäuser ihren eigenen Sarg höhlen, so haben die Solothurner ihr eigenes Grab gegraben."[1])

Ein derartiges ablehnendes Verhalten dem Wirtschaftsleben gegenüber blieb nicht ohne Einfluß auf das Verkehrswesen. Ihm kommt unter dem ancien régime kaum die hervorragende Bedeutung zu, welche die günstige geographische Lage des Kantons vermuten ließ. Die Fahrstraßen waren schlecht, das Interesse des Staates allein darauf gerichtet, aus dem Transit einen hohen Zollertrag zu erhalten. Daher fiel es den Nachbarkantonen nicht schwer, einen Teil des Verkehrs auf ihr Gebiet abzuleiten, wodurch die solothurnischen Finanzen starke Einbußen erlitten. Die Regierung beschränkte sich bloß darauf, an zahlreichen Konferenzen gegen getroffene Neuerungen zu protestieren. Aber selbst Verbesserungen oder Erleichterungen vorzunehmen, dazu fehlte die Einsicht und Initiative.

Sollte sich dieser Einfluß auch in der Postgeschichte bemerkbar machen? Sehen wir zu:

Den ersten bedeutenden Nachrichtenverkehr besorgten, wie in jeder andern mittelalterlichen Stadt, so auch in Solothurn, die von der Obrigkeit angestellten Läufer. Urkundlich berichten darüber zum erstenmal die Seckelmeisterrechnungen des 15. Jahrhunderts. Ihre im Staatsarchiv erhaltene Sammlung beginnt 1442. Aus frühern Jahrzehnten fehlen zahlreiche Dokumente und Quellen. 1459 wurde die Stadt von einem verheerenden Brand heimgesucht „und ergriff das Fewr zumal des Stadtschreibers Hansen vom Staals Behausung, darinn die Cantzley und vil schöne der Statt Documenten zu nicht gangen, sonderlich an Manualen, Missiven, Rechen- und Copeyen Büchern."[2]) Ein anderer Grund, warum aus ältern Zeiten historisches Material fehlt, liegt darin, daß es die Ratsherren und ihre Angestellten oft zu Hause hielten und es nach und nach verloren und verschleppten. Noch 1666 mußte Stadtschreiber Wagner die Kanzleibedienten ermahnen, Briefe und Missiven sorgfältig in besondern Fächern aufzubewahren, damit man sie ohne allzugroße Mühe wieder finde und sie nicht nach Hause nehmen oder sonstwie verlegen.[3])

Die Rechnung von 1442 enthält besondere Ausgabenabschnitte für den Verkehr, den der Rat mit den Vogteien, Städten und Ständen unterhielt. Es sind die „ußgeben in bottenlon" und die

[1]) Solothurner Blatt 1836, Nr. 6.
[2]) Haffner, op. cit. II; pag. 159.
[3]) G. Wagner, Althargebrachte Cantzley-Ordnung; pag. 1 ff.

„ußgeben in rittlon". Mußte ein Botengang unternommen werden, so schrieb man das Ziel, den entrichteten Lohn und oft auch den Namen des Läufers auf. Der Rat unterhielt nicht etwa ständige Boten, sondern dingte sich solche von Fall zu Fall. „Item Köchli dem metzger gan Bern 6 ß 3 ₰".[1]) In diesem Jahr wurden 32 Gänge bezahlt, von denen elf nach Bern und zwei nach Basel führten. Besorgten den offiziellen Briefverkehr noch rein zufällig dazu angehaltene Bürger, so hatte die Regierung damals, mit Sicherheit anzunehmen, schon fest angestellte Stadtreiter, oder Überreiter, wie man sie auch nannte. Sie bezogen eine regelmäßige Besoldung und ihre Hauptaufgabe bestand darin, den Magistrat auf den Diensts- und Gesandtschaftsreisen zu begleiten. Über ihre Anzahl, deren Namen und Höhe der Besoldung läßt sich nichts mit Genauigkeit feststellen. Die beiden Seckelmeister Cuntzmann Seman und Mathis Zuber führen sie in der mit „der ampslütten jarlon" überschriebenen Rubrik zusammen mit den Weibeln an, ohne die verschiedenen Ämter irgendwie zu trennen. Im ganzen bezahlte der Rat neunzehn Ritte. Einer der weitesten war, „als min Herr Schultheiß selb vierd geritten ist zu unserm Herrn dem kung gan frankfurt, gan Köln, gan Arch; ritt uff off den 23 tag meyen und kam harheim uff dem fünfften tag ougsten, da zwüschend sind 60 tag vergange, gebürt der Ritt mit zerung, schifflon, wagenlon, schiffer, soldnern und omb geleit 175 guldin und 1 ℔."[2]) Als das große Konzil in Basel tagte, gingen die Stadtreiter mit dem „Schulchze und der Schrib gan Basel gegen unsern heiligen vatter dem Bapst, selb sechst fünf tag, nemlich 2 tag in unser müntz und 3 tag in Basel müntz, gebürt der sold 20 ℔ 10 ß und für gastmal 10 ß und der roßlon 3 ℔ 4 ß."[3]) 1446 stieg die Anzahl der empfangenen und abgesandten Boten bereits auf 93. Auch jetzt waren noch keine ständig angestellt. Namen wie Bisegg, Kratzing, Ziegler, Bitterlin, Jost von Glarus, Huber wechseln ab und kehren etwa zwei bis vier mal wieder.[4]) Was die Stadtreiter anbetrifft, so kann man nunmehr mit Sicherheit nachweisen, daß wenigstens zwei dem Rat dienten; nämlich ein Brechter und ein Schrankenfels. Dieser bezog einen Jahreslohn von 8 Gulden, jener einen solchen von 8 Pfund. Für die unternommenen Ritte bekamen

[1]) S. R. 1442 (unpaginiert).

Haffner gibt in seinem „Schawplatz" (I, pag. 13) Auskunft über „die läuffige und gemeine Müntz allhier zu Solothurn". U. a. sind als wichtigste zu erwähnen: Ein halber Batzen, 2 Kreutzer oder 16 Häller. Ein Grosch fünf Vierer oder 20 Häller. Ein Batzen, 4 Kreutzer oder 32 Häller. Ein Pfund thut 20 Schilling oder einen halben Gulden oder 7 Batzen 2 Kreutzer. Ein Gulden 15 Batzen. Ein Cronen 25 Batzen. Ein Pfund Gold thut jetzt 75 Goldgulden. Ein gemeinfranzösischer Cronen oder Louis Thaler thut drei Franken. Die Geldabkürzungen waren für das Pfund = ℔; für den Schilling = ß; und ₰, was einem spätern Kreuzer entspricht.

[2]) S. R. 1442, pag. 76.

[3]) S. R. 1442, pag. 77.

[4]) S. R. 1446.

sie natürlich eine besondere Vergütung. „brechter umb sinen Sold gan rinfelden und Sekingen 6 ℔.“[1]) Rudolf Brechter erhielt wie die übrigen Amtsleute den Ehrenrock in den weiß und roten Standesfarben. Zugleich steuerte ihm der Seckelmeister 16 Gulden an ein neu anzuschaffendes Pferd bei.

Die Boten brauchten für ihren Dienst Läuferbüchsen. 1454 mußte sie der Rat ausbessern lassen. Er gab einem Goldschmied das notwendige Gold,[2]) und dann ließ er noch einmal eine geringfügige Reparatur vornehmen „ich zu de loiffer buchsen 1 ℔ undt 6 ß“.[3]) Während die Läuferdienste auf 43 sanken und die Ritte auf 93 stiegen, erreichten die ersten vier Jahre später die Anzahl von 119. In den Zahlen der Botenlöhne sind natürlich auch die Ausgaben inbegriffen, welche für die fremden ankommenden notwendig waren. „Item einen botten von Luzern ze bottenbrot als winfelden gewonnen ward 1 ℔.“[4]) Unter den mehreren Stadtreitern war mit Gewißheit ein Jakob Wyß mit einem Jahreslohn von 6 ℔ 12 ß.[5]) Von den insgesamt 76 Ritten unternahm er einen mit dem Stadtschreiber nach Straßburg, „umb Geld ze werben, tut mit der zeerung, zoll, geleit und fürung uff und ab mit jacob wißen 10 guldin“.[6]) Gegen den Herbst des selben Jahres ging er „gan Zürich und zu den Eydtgnossen in das her gen Costentz“.[7])

1462 gab man 13 Schillinge aus, um die silbernen Läuferbüchsen auszubessern.[8]) Auch war in diesem Jahr ein ziemlich reger Verkehr. Der Seckelmeister bezahlte dem Wirt Konrad Schückli den Schenkwein, den die Boten von Freiburg und Biel tranken.[9]) „Item dem loiffer von Argu 10 ß als er von Bern kam mit einem briff. It. potmann gan Argu mit einem briff so das von Falkenstein was 18 ß. Dem botten gan Basel von Hans von Löffer wegen 15 ß und 4 ß wartgeld.“[10]) Der Löwenwirt erhielt für einen Gang 4 Gulden und ein Bettler von Glarus 1 ℔.[11]) Im folgenden Jahr übermittelte die Stadtverwaltung „dem goldschmid zu Bern Hans Höwer 9 ℔ und 5 ß umb zwo löfferbüchsen“.[12]) 1465 waren für die Reparaturen der Läuferbüchsen 10 Schillinge notwendig. Die Ausgaben für Botengänge erreichen die hohe Anzahl von 223 Posten. Am häufigsten kursierten solche mit Briefen nach Bern, Basel und Biel. Wurde bekannt, daß andere an den gleichen Bestimmungsort Nachrichten zu bringen hatten, so übergab man

[1]) S. R. 1446; pag. 100.
[2]) S. R. 1454; pag. 76 (wohl für die Aufschrift oder das Wappen).
[3]) S. R. 1454; pag. 78.
[4]) S. R. 1458; pag. 117.
[5]) S. R. 1458; pag. 131.
[6]) S. R. 1458; pag. 97.
[7]) S. R. 1458; pag. 98.
[8]) S. R. 1462; pag. 99.
[9]) S. R. 1462; pag. 176.
[10]) S. R. 1462; pag. 89 ff.
[11]) S. R. 1462; pag. 89.
[12]) S. R. 1463.

ihnen dieselben „mit brieffen gen Balsthal, da Botten nach Basel ritten".[1]) Seltener werden Gänge weiterhin erwähnt. „It. bexing gen budry zu dem marchgrafen,[2]) It dem Stadtknecht zu St. Gallen 5 ß ze trinkgeld die brieffen in die Stadt ze antwurtten".[3]) Als dann Dienstag nach Allerheiligen die Solothurner mit dem Banner nach Montbéliard auszogen, um die ihnen in der Herrschaft Pfäffingen zugefügte Schmach zu rächen, machten sich dorthin zahlreiche Botengänge notwendig. „It. dem Boten 1 Gulden zu den hauptlütten und zu dem volch von mümpelgart",[4]) und Hans von Flumenthal ging mit Briefen zum Marschall von Burgund. Im selben Jahr bezahlte der Seckelmeister den Wein, welchen die Läufer von Bern, Freiburg, Unterwalden und Burgund bei Benedikt Konrad tranken.[5])

1470 vergütete er einem Boten von Baden nach Schaffhausen 8 Schillinge, da derselbe zum Vogt von Schaffhausen und Konstanz gehen mußte. Die Stadtreiter sind mit dem „Stadtschreiber gan Basel und Mülhausen geritten mit der von bern bottschaft 10 tag mit zerung und roßlon 15 ℔ 3 ß".[6]) Das Jahr darauf gingen Läufer wegen der Gefangenen nach Burgund, andere ins Elsaß und zum Pfalzgrafen. Im ganzen unternahmen sie 85 Gänge, worunter 17 allein nach Bern und 19 nach Basel. Von den 55 Ritten führten außer den zahlreichen nach Bern, Basel und Balsthal, solche nach Konstanz und Burgund.

In den Auszahlungen des Rates für die Nachrichtenübermittlung spiegeln sich auch die politischen Verhältnisse jener Zeiten wider. Während der Burgunderkriege war ein äußerst reger Läuferverkehr. Zahlreiche Boten brachten Meldungen vom Verlauf der Kämpfe, andere gingen von Solothurn aus weiter, um sie den Nachbarständen mitzuteilen. Aus dem Jahr 1477 mögen hier erwähnt werden: „einem botten von Bern 10 ß ze bottenbrot als der Burgony von Nanze (Nancy) gekumpt und gen St. Niclaß zog; Meister Albrecht dem Maler 1 ℔ von dem brieff zumalen dartun die 3 Zeichen von Nanze stand; einem botten von Basel 1 ℔ ze bottenbrot als die in Nanze den Burgund zu Sankt Niklaus angriffe und 4 erstochen und 8 pferdt genommen hatte; it Burin 5 ß gen Biell die mere als der Burgund durch die in Nance zu Sanct Niclaß angriffe und 4 man erstoche und 8 pferdt genommen hatte, dahin trüg; Peter Schilling 2 ℔ ze bottenbrot als der Herzog von Burgony erschlagen ward vor Nance; einem botten von Freiburg 2 ℔ ze bottenbrot als das vennli von burgunten kam."[7])

1479 mußten die Läuferbüchsen wieder gehörig repariert werden. So erhielt der Goldschmied Balthasar 3 Schillinge, um eine

[1]) S. R. 1465, pag. 158 und 162.
[2]) S. R. 1465, pag. 163.
[3]) S. R. 1465, pag. 160.
[4]) S. R. 1465, pag. 305.
[5]) S. R. 1465, pag. 90.
[6]) S. R. 1470, pag. 89.
[7]) S. R. 1477, pag. 113, 118, 105, 116, 122.

auszubessern, Meister Albrecht, der Maler, aber „1 ℔ 13 ß umb 25 loifferbuchsen ze machen".[1]) Unter den Ausgaben des folgenden Jahres ist als eine der interessantesten zu erwähnen „mins Herrn Marchgraffen bott 1 ℔ als sin gnad miner Herren gelück wunscht in dem Zug zum Krieg und die güttlich mer des königs von Ungern wider die Türken zusandt".[2])

Als sich 1481 Solothurn auf der Stanser Tagsatzung um die Aufnahme in den Bund bewarb, herrschten die Gänge und Ritte nach Unterwalden vor, „aber 12 tag selband gen Unterwalden von des burgrechts wegen 14 ℔ 8 ß 3 ₰ für den Abscheid und schifflon".[3]) Im ganzen kam der Rat für 36 Botendienste auf. 1482 stellte ein Basler Goldschmied für 7 Gulden eine neue Läuferbüchse her.[4])

Auch jetzt hatte die Obrigkeit noch keine fest angestellten Läufer; denn zahlreiche verschiedene Namen kommen oft vor, so Simon Sattler, Schlegelyßer, Pauli Pfyffer, Benedikt von Büren, Rudolf Bißegger, Zeißer, Hans Huglin, Vetter Boderlin.[5]) Erst 1485 führt Seckelmeister Konrad Sattler unter dem Jahreslohn der Amtsleute neben den vier Stadtreitern noch zwei Läufer an. Es sind dies Hermann Berki und Willy Peter, die beide eine Besoldung von 2 ℔ erhielten.[6]) Somit ist zweifellos anzunehmen, daß der Rat erst damals zur festen Anstellung von Stadtläufern schritt. Von nun an hatte er stets solche in seinen Diensten, die ihm jederzeit zur Verfügung bereitstehen mußten. Daneben besorgten, jedoch zur Aushilfe und zur Entlastung der Läufer, auch andere Leute den obrigkeitlichen Nachrichtenverkehr weiter. Auch verwendete man Personen, die zufällig eine Wanderung antraten, „5 ß einem gesellen vo arouw ein brieff ze tragen".[7]) Die Amtsboten unternahmen gewöhnlich die weiteren Reisen. „Hermann Berki 1 Gulden 18 ß gan Seckingen zu mir frow epptischina von des salzes wegen ze baßel 4 ß wartgeld, 1 gulden 10 ß vo Seckingen gan Baßel zu min Herren dem Stadtschreiber und 4 ß wartgellt."[8]) Ebenfalls im selben Jahr vergütete der Seckelmeister „5 ß meister päle dem maller von den löfferbüchsen ze mallen".[9]) Das Jahr darauf erhielt er die selbe Geldsumme, da er vier anstreichen mußte, Meister Hans, der Goldschmied, 10 ℔ 20 ß für die notwendig gewordenen Ausbesserungen und 5 ℔ für die neu gemachten.[10]) Von den 49 Auslagen für die Ritte sind wohl die erwähnenswertesten, als Niklaus Konrad „ist gesin zu Glarris, vo der bünden

[1]) S. R. 1479, pag. 127, 128.
[2]) S. R. 1480, pag. 95.
[3]) S. R. 1481, pag. 92.
[4]) S. R. 1482, pag. 140.
[5]) S. R. 1482.
[6]) S. R. 1485, pag. 190.
[7]) S. R. 1485, pag. 135.
[8]) S. R. 1485, pag. 139.
[9]) S. R. 1485, pag. 146.
[10]) S. R. 1486, pag. 149, 165, 166.

wegen, 9 tag selbander, tut die zerrung und der roßlon 13 ℔“, und „It. Hans Ochsenbein dem Seckelmeister 10 tag selbander gan Luzern als man die Bund da schwur, tutt die zerrung und der roßlon 7 ℔ 4 ß“.[1])

In den politisch nicht so bewegten Jahren blieb die Zahl der Botengänge und Ritte, die gewöhnlich in die Nachbarstädte und Vogteien führten, mehr oder weniger gleich. 1491 ging der Läufer Niklaus Rietberger nach Luzern wegen des Königs von Frankreich und des römischen Kaisers, auch nach Neuenburg zu den Vettern des Markgrafen und dem Schultheißen infolge der Weinlieferungen. Die Stadtreiter begleiteten „Daniel Bubenberg selbandern fünfzechen tag gan Glarris die punt zu schweren und gan Schwytz uff den tag, von des römischen königs wegen, tutt der Ritt mit zerrung und roßlon durch vill ritten und anderem so darumber gangen ist 15 ℔ 1 ß“.[2])

Allmählich versuchten die mächtigen Nachbarstaaten mit den schweizerischen Orten, infolge ihrer militärischen Tüchtigkeit, Kriegs- und Söldnerbündnisse abzuschließen. Daher wurden zahlreiche Ritte zu den Mitständen notwendig, um einander die getroffenen Beschlüsse mitzuteilen. 1494 begleiteten einige Stadtreiter den Venner Urs Wyß „uff der pfaffen vastnacht abend gan Luzern und da dannen gan Zürich als der Hertzog von Mailand worb umb ein Vereinung sind acht tag,“ und „und min Herr Schultheiß Niclaus Conrad ist geritten 9 tag gan Luzern selb dritt von des römischen kungs vereynigung wegen, tut der ganz ritt mit roßlon und gastmahlen mit dem Abscheid 20 ℔ 19 ß 3 ₰“.[3])

Die politische Geschichte tritt uns in den Läufer- und Rittlöhnen noch einmal deutlich entgegen, als sich 1499 im Schwabenkrieg die Eidgenossen mit dem Reich auseinandersetzten. So ritten die Stadtreiter „selbander mit dem Vogt Hans Stölli gan Lutzern, Zug, Zürich, und wider gan Luzern sy zemanen und ze hilf ze komen, tutt der ritt mit gastmahlen der löfferen und über See ze faren mit dem abscheid 16 ℔ 4 ß“.[4]) Als dann die solothurnischen Truppen dem Feind nach Dornach entgegen zogen, wurde dies den andern Ständen mitgeteilt. So mußte „Frantz Wagner mit einer Missiv gan bern mit einem nachtgang als man mit dem Panner uszochen 18 ß“.[5]) Zugleich wurden über die stattgefundenen Truppenbewegungen Erkundigungen eingezogen, „Hermann Juncker yst geritten selbander mit bendicht Hugi gan bern von der red wegen uff dem schwaderloch zu verantwurten 3 tag“.[6]) Noch einmal rief man die Mitkantone in Stunde höchster Gefahr um Beistand an: „Hans Ochsenbein ist geritten selbander gen ure

[1]) S. R. 1486, pag. 100 und 111.
[2]) S. R. 1491, pag. 86.
[3]) S. R. 1494, pag. 68.
[4]) S. R. 1499, pag. 103.
[5]) S. R. 1499, pag. 123.
[6]) S. R. 1499, pag. 112.

mit min Herrn Schultheißen sie ze bitten uns ze handt haben".[1]) Nach der glücklichen Wendung der Schlacht ging „Christen mit einer Missiv gan Zürich guty mer ze bringen von der Schlacht wägen", und „Jost Treyer mit einer Missiv nach Zürich als die Schlacht geschehen was mit einem Nachtgang 2 ℔ 8 ß".[2])

1500 erwähnt der Seckelmeister Benedikt Hugi in seiner dem Rat vorgelegten Rechnung eine Ausgabe, als einer von den drei Stadtreitern mit „Min Herrn Schultheiß Daniel Babenberg ist geritten nach Lyon die zweytusend Franken (Pension) ze bringen, 33 tag, zum tag 3 ℔".[3]) Und zehn Jahre später ritt er „gan Lutzern als des Bapstes, des Kaisers und des Küngs von Frankreich bottschaft da waren selb dritt zum tag, tut mit dem Abscheid 21 ℔".[4]) Es beginnt der Dienst im Solde fremder Herrscher.

Somit haben wir aus den Seckelmeisterrechnungen des 15. Jahrhunderts einen regen Verkehr der Läufer und Stadtreiter nachgewiesen und gesehen, daß schon 1442 dem Rat Überreiter dienten, während er erst um 1485 zur festen Anstellung von Läufern schritt. Zahlreiche Beispiele von Botengängen und Ritten sind angeführt worden. Solche kehren auch in den Rechnungen der folgenden Jahrhunderte stets wieder. Nur das Ziel der Reise und die Bestimmung des Auftrages wechseln je nach der politischen Lage. In den Mailänder Kriegen gehen Boten über den Gotthard, während der Reformation zu den katholischen Orten; immer aber steht die Regierung durch dieselben mit den Nachbarständen in Verbindung. Dagegen erfuhren die Anzahl der Reiter und Läufer, die Höhe ihrer Besoldungen und die notwendig gewordenen Ritt- und Botendienste mannigfache Veränderungen.

Fragen wir uns nach den Aufgaben und der rechtlichen Stellung der Läufer und Reiter, so bietet sich uns folgendes Bild. Der unmittelbare Vorgesetzte der Läufer war der Stadtschreiber. Zur Erfüllung ihrer Pflichten hatten sie sich in der Kanzlei einzufinden. Jeden Tag, außer den Sonn- und Feiertagen, waren sie nach angehörter Messe am Morgen von 9 Uhr bis zum Immismahl und dann von 12 bis 3 Uhr beständig dort und durften ohne bedeutende Ursache oder Erlaubnis nicht ausbleiben. So oft man ihrer aber außer dieser Zeit benötigte, waren sie verpflichtet, sich gehorsamst einzustellen und sich gegen alle, die mit ihnen zu tun hatten, freundlich und willig zu erzeigen. Nach der von Georg Wagner verfaßten Kanzleiordnung mußte sich jedermann, der dort beschäftigt war, vor allem der Gottesfurcht, welche eine Ursache des Eifers und Guten ist, nicht weniger der Frömmigkeit und Ehrbarkeit befleißen, kein Gezänk anheben, auch keiner den andern auslachen oder verspotten.[5])

[1]) S. R. 1499, pag. 112.
[2]) S. R. 1499, pag. 118.
[3]) S. R. 1500, pag. 106.
[4]) S. R. 1510.
[5]) Georg Wagner, Althargebrachte Kantzley-Ordnung, pag. 1, 2.

Die Läufer vermittelten den Verkehr des Rates. Sie vertrugen die obrigkeitlichen Missiven und kamen so auf ihren Gängen gewöhnlich in die Nachbarstädte und Vogteien, aber oft unternahmen sie auch weitere Reisen. Auf der Kanzlei hatten sie zu warten, bis ein Brief zu bestellen war. Erst wenn ihn der Stadtschreiber, oder in dessen Abwesenheit der Seckel- oder Ratsschreiber gelesen und versiegelt hatte, durfte er mitgenommen werden.[1]) Für den einzelnen Gang gab ihnen der Seckelmeister ein besonderes Entgelt. Preisbestimmende Faktoren waren Weite, Gefahr, Wichtigkeit und Umfang des Auftrages.[2]) Die Höhe des Lohnes blieb

[1]) Georg Wagner, Althargebrachte Kantzley-Ordnung; pag. 2.
[2]) Aus den Seckelmeisterrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts seien nachfolgende Botenlöhne erwähnt:

Jahr	Ziel des Ganges	Lohn	Jahr	Ziel des Ganges	Lohn
1446	Birsfelden	12 ß	1489	Grenchen	3 ß
	Falkenstein	6 ß		Mellingen	18 ß
1454	Strassburg	2 ℔		Wiedlisbach	3 ß
	Balsthal	5 ß	1493	Kolmar	2 ℔ 2 ß
	Basel	15 ß	1494	Brunnen	30 ß
1462	Bern	8 ß		Derendingen	3 ß
	Thierstein	10 ß		Neuenstadt	12 ß
	St. Urban	5 ß		Sumiswald	9 ß
	Zofingen	10 ß	1496	Utzenstorf	3 ß
1465	Bechburg	5 ß		Schwyz	2 ℔
	Freiburg i. Ue.	15 ß	1497	Genf	3 ℔
	Olten	8 ß	1499	Dorneck	15 ß
	Unterwalden	1 ℔ 3 ß		Delsberg	9 ß
1470	Biel	5 ß		Schaffhausen	2 ℔ 14 ß
	Burgdorf	5 ß	1500	Rheinfelden	15 ß
	Büren	3 ß	1510	Lausanne	3 ℔
	Zürich	1 ℔		Wallis	4 ℔
1471	Aarau	10 ß	1518	Brugg	18 ß
	Bremgarten	18 ß		Glarus	1 ℔ 19 ß
1477	Nancy	3 ℔	1524	Montpélliard	3 ℔ 16 ß
1479	Langenthal	5 ß		Nidau	6 ß
1479	Neuenburg	15 ß	1528	Herzogenbuchsee	3 ß
1482	Luzern	18 ß	1534	Freiburg i. Br.	3 ℔
	Mülhausen	1 ℔ 3 ß	1544	Aarberg	17 ß
	Münster	5 ß		Mümliswil	15 ß
1483	Konstanz	2 ß	1549	Bellelay	1 ℔
1485	Wangen	3 ß		Fraubrunnen	8 ß
1486	Bipp	3 ß		Val Travers	2 ℔ 9 ß
1488	Pruntrut	15 ß	1553	Flumenthal	5 ß
	Baden	18 ß	1560	Kriegstetten	10 ß
	Beinwil	12 ß	1570	Oberdorf	10 ß
	Twann	9 ß			

bei gleichbleibenden Verhältnissen stets dieselbe. Erst Ende des 16. Jahrhunderts verursachten Geldentwertung und Preissteigerung eine Verteuerung der Botendienste. So mußte nämlich 1582 die Obrigkeit für einen Gang nach Bern bereits 3 ß, Luzern 6 ß, Zürich 8 ß, und Delsberg 3 ß entrichten, statt wie bisher 8 ß, 18 ß und 9 ß. Nachtdienste wurden gewöhnlich doppelt bezahlt. 1534 kostete es nach „St. Urban nachts 12 ß," während am Tag „ein Gang ze St. Urban tut 6 ß". Daneben bezogen die Läufer noch eine feste Besoldung. An Geld gab ihnen der Seckelmeister auf Weihnachten, Fronfasten, Pfingsten und Herbst im ganzen die Summe von 2 bis 24 Pfund. Aus besonderer Vergünstigung erhielten sie aber noch in einer Naturalgabe eine Gratifikation. Jährlich waren sie von altersher zu einem Mütt Korn oder Dinkel berechtigt.[1])

Überbrachten die Stadtläufer oder andere der Obrigkeit ein Schreiben, so bestätigte die Kanzlei seinen Empfang. Ein solches „gemeines Recepissé" hatte die Formel: „Daß Für weißer dieses ein verschlossenes Schreiben von Herren Burgermeistern etc. an unsern Gnädigen Herren Schultheißen und Rath der Stadt Solothurn abgangen, gestrigen Abent oder heutigen Morgen seinem Gehör zu recht abgelegt, bezeugt .... Datum. Kantzley Solothurn".[2]) Während Kriegen oder sonstigen bewegten Zeiten notierte man auch die Stunde des Tages oder der Nacht, da die Nachricht ankam. Begehrte man eine Antwort, so setzte man hinzu, daß sie nächstens nachfolgen solle.

Wie nun das Läuferamt ein besonders wichtiges und vertrauensvolles war, mußten dessen Inhaber bei ihrem Amtsantritt beeidigt werden. Nach dem ältesten überlieferten Eid von 1501 gelobten sie: „Der Statt Lauffer sollent lobenn undt sgveren der Statt nutz und Ere ze schaffen und zu fürderen iren Schaden ze warnen und ze wänden und was gemeinlichkytt ir von minen Herrn zu tisch und sunst vernämend ze verswigenn und sunst ze hälen, was zu hälen gehört und zu mellden was zu mellden gehörtt und was brieffenn ir von miner Herren oder sonder personen wegenn empfachend getrüwlich und fürderlich zu verantworten und darin kein gevarlich verzug zubruchenn und ob äuch von jemandt erung oder schmachheytt mitgewillt und erzeugt würde soll ichs minen Herren nitt ze verswigen und sunst nach uwern bestens verstan und vermögen in öivern ämptern das best und wägst ze thun alles getrüwlich, erberlich und ungevärlich".[3]) Diese kurze Formel blieb im Laufe der Jahrhunderte unverändert. Das Zeremoniell einer Beeidigung ging so vor sich, daß der Stadtschreiber den Eid vorlas und der Läufer denselben in Anwesenheit des Amtsschultheißen ablegte.[4]) Zugleich wurden ihm der Läuferrock und die Abzeichen übergeben. Beides verhalf ihm in jenen un-

[1]) R. M. 1550, pag. 481; R. M. 1551, pag. 49; R. M. 1555, pag. 223.
[2]) Wagner, Althargebrachte Kantzley-Ordnung, pag. 87.
[3]) Besatzung der Ämtern, 1501—1529, pag. 8/9.
[4]) R. M. 1692, pag. 262.

sichern Zeiten zu einer besondern Rechtsstellung. Da der Zustand der Straßen und die Sicherheit äußerst mangelhaft waren, mußten diese Boten besonders sichtbar gekleidet sein, sodaß jedermann deren amtlichen Charakter sofort erkannte. Sie trugen einen Rock in den Farben der Regierung. Zur Aufnahme der Briefe und Missiven dienten die Läuferbüchsen. Ihre Länge betrug gewöhnlich 40 cm, und der Durchmesser 10 cm. Meistens waren sie vergoldet oder versilbert, aber es gab auch nur hölzerne, die in den Standesfarben bemalt wurden. Zur Verteidigung dienten Schwert und Spieß. Der Schaft des letztern trug die nämliche Bemalung wie die Büchse und unter dem Spießeisen war eine Zierquaste in den gleichen Farben angebracht. Das untere Ende des Spießes war mit einer eisernen Spitze versehen, was ihn als Stock geeignet machte.[1]) Durch das Tragen der Röcke und besonderer Abzeichen wiesen sie sich als Amtspersonen aus, sie standen unter der Obhut der Regierungen und erfreuten sich eines allgemeinen Schutzes. Deshalb gab 1553 der Rat zwei nach Frankreich ins Feld ziehenden Ratsherren die Büchsen und Läuferzeichen heraus, damit deren Boten desto ungehinderter passieren konnten.[2])

In der Person des Läufers wurde sein Herr geehrt oder verletzt. Aus diesem Grunde mußten sie in Solothurn nach dem Dienstgelöbnis stets berichten, was ihnen für Ehre oder Schmach erwiesen wurde und schimpfliche Behandlung keineswegs verschweigen. Kam eine solche vor, so bestrafte man den Täter aufs strengste. Die Tötung eines Läufers gab zu Vergeltungen und Schadenersatz Anlaß, wollte die Regierung, unter deren Botmäßigkeit der Mord geschah, keinen Krieg gewärtigen. Dies ereignete sich zum Beispiel 1512. „Die Botten von Underwalden und Solothurn so durch Eydtgnössische Kriegsleuth naher Hauß geschickt, werden bey dem Stättlin Baloß, dem Marchgraff von Montferrat gehörig, erstochen: Dessentwegen ermelte beyde Orth den Marchgraffen (mit Krieg) zu überziehen sich entschlossen. Doch entlich mit großer Mühe und Arbeit gegen erlag 2000 Cronen betragen durch Zürich, Schweitz, Zug, Bern und Niclausen Conrad Schultheiß zu Solothurn."[3])

Alle fremden Läufer, die in die Stadt Solothurn kamen, wurden stets gastfreundlich empfangen. Nach altem Brauch verköstigte sie der Rat in den Wirtshäusern auf seine Rechnung. Dabei veranstaltete man fröhliche Gelage; denn die Bürger leisteten diesen Boten Gesellschaft, um die Stadtneuigkeiten zu verhandeln und zugleich andere Nachrichten zu vernehmen. Allein keiner wollte bezahlen und alles ging auf Kosten der Obrigkeit. Als aber solche Läuferzehrungen immer teurer wurden, versuchte der Rat den Mißständen abzuhelfen. 1652 beauftragte er den Seckelmeister „sintemalen durch die Läufferspotten allhier in den würtshäusern

[1]) Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, pag. 16.
[2]) R. M. 1553, pag. 46 und 52.
[3]) Haffner, op. cit. II., pag. 200.

durch das gesellschaftleisten vill verzehrt wirdt alls sollen die Herren Seckelmeister die Zeddel allwägen vor min Herren verlässen lassen, damit ihr Gnaden bericht werden, wie es mit solcher Zehrung hergange."[1]) Vierzig Jahre später war wegen der Gastfreihaltung eine neue Einschränkung notwendig, „der frömbden allher kommenden Laufferspotten ist erkandt, daß Herr Stadtschreiber Wagner die ernstliche Anordnung erlassen solle, daß inskünftig keine als die so Schreiben allhießigem löblichen Standt addressiert bringen und ablegen, gastfrey gehalten, alle andern aber, so keine schreiben an allhiesigen Stand gestellt überbringen, dieser Gastfreyhaltung fürderhin gänztlich ausgeschlossen werden sollen".[2])

Auch die solothurnischen Stadtläufer gaben zu Beschwerden Anlaß. Am 17. April 1652 befaßte sich der Rat mit den fehlbaren obrigkeitlichen Bedienten. Unter ihnen befanden sich die Läufer, welche angeklagt waren, „daß namblich die Missive hin und wider in die würthshäußer tragen und sie dort erbrachen und den versammelten Bürgern zeigten. Darauf sie sich so gut möglich verantwortet und aber die Läuffer ihres beschechens vorhalten umb etwas nit in Abred sein können, ist darauf Erkandt: Daß die Läuffer bis uff den Abend incarceriert werden und keine Missive oder andere Schriften nit mehr in die würtshäußer tragen, sondern nachdem sie besiegelt selbige in die Cantzley tun und von den Partheyen selbsten abholen lassen, auch das Rathsmanual nit wie bis dahin geschechen aufschnaußen und sich darin ersechen, sondern dem Herrn Stadtschreiber und der Cantzley geben, wie sie schuldig und ihr Eyd bei Verlichung ihres ambtes verlangt und das, so ihnen befohlen wird, verrichten sollen".[3]) Auch gewöhnten sie sich an, die notwendigen Dienstgänge oft nicht selber vorzunehmen, sondern irgend jemand anders zu dingen, der den Auftrag erledigen sollte. 1632 verbot ihnen das der Rat. Nur der Stadtschreiber durfte bei ausreichenden Gründen eine Ausnahme gestatten.[4]) Diese Anordnung wurde keineswegs streng befolgt, sodaß 1692 die Obrigkeit noch einmal einschritt und verordnete: „Ist hiermit Unserer Gnädigen Herren und Obern ernst meynender Will undt Befelch, daß derselben geschworen Läuferspotten die vorfallenden reißen und hiermit ihre Dienst persönlich, wenn es je möglich, versechen, und also keineswegs durch andere verrichten lassen sollen".[5])

Diese Fußboten vermittelten nicht nur den Verkehr des Rates, sondern fanden in der Erledigung privater Aufträge einen willkommenen Nebenerwerb. Und gerade darin liegt ihre wirtschaftliche Bedeutung. Bis zur Anstellung von Stadtläufern standen dem

[1]) R. M. 1652, pag. 646.
[2]) R. M. 1692, pag. 263.
[3]) R. M. 1652, pag. 335.
[4]) R. M. 1632, pag. 374.
[5]) R. M. 1692, pag. 263.

Einzelnen für sein Verkehrsbedürfnis keine oder äußerst mangelhafte Gelegenheiten zur Verfügung. Nun wurde eine Organisation geschaffen, deren Dienste auch die Bürger beanspruchen durften. War bekannt geworden, daß ein Läufer nach Bern oder Basel ging, dann übergab man ihm Briefe zum Bestellen, oder er erkundigte sich selbst bei den Leuten, von denen er wußte, daß sie Beziehungen zu seinem Bestimmungsort hatten, ob etwas mitzunehmen sei. Solches zu tun, war nicht schwierig; denn jedermanns persönliche Verhältnisse waren genau bekannt. Der Rat wußte, daß seine Boten auch für andere Leute liefen. Aber nie hat er diesen Zuständen Hindernisse in den Weg gelegt. Bei der Übergabe der Läuferbüchse an Hans Lerwer 1553 geschah es unter der ausdrücklichen Bemerkung, daß er vor allem die Obrigkeit zu bedienen habe, dann zuerst die Bürger und nachher die Hintersaßen.[1]) Wurden sie von Privaten in Anspruch genommen, so mußten sie nach demselben System entlöhnt werden, das die Regierung befolgte. Als sie 1546 die Läufer in ihrem Amt bestätigte, machte sie ihnen bekannt „sollen an H. H. erlouptnußen dahin wysungen geben und so sy zu botten dingen worden M. H. dieselben nit mehr geben dann wir inen, und sollen sy deraber ein überschutz han, so sollen sie in geben, es seye denn lybs not wennde"[2]) So vermied man höhere Bezahlungen zum Nachteil des Rates. Während in andern eidgenössischen Orten die Verwaltungsbehörden wohl beeidigte Läufer hatten, die aber infolge besserer Entlöhnung nur die Privaten bedienten, und erstere Fuhrleute und Metzger für das Vertragen der Missive gebrauchen mußten, so war die solothurnische Obrigkeit einsichtig genug, um den Forderungen der Bürger nachzukommen, aber Mißstände durch das Verbot höherer Preise zu verhüten.

Führen wir noch ein kurzes Wort über die Stadtreiter an. Früher als Läufer hatte der Rat schon Überreiter in seinen Diensten. Ihre Zahl schwankte in den verschiedenen Jahrhunderten, doch war sie meistens größer als die der Boten. Wie alle andern Angestellten, so wurden auch sie in Eid und Pflicht genommen. Der Schwur lautete wie derjenige der Läufer, nur fand darin ihre Berufsschwäche Aufnahme. Sie gelobten nämlich immer „oivern haber nitt zu verkauffen, minen Herren mit denen ir rittend pottwillich zu warten".[3]) Ihre Hauptaufgabe war, die Schultheißen, Venner und andere obrigkeitliche Beamte auf ihren Amts- und Gesandtschaftsreisen zu begleiten. Dafür bezogen sie einen festen Jahreslohn nebst Entschädigungen für die unternommenen Ritte. Auch verabfolgte ihnen die Regierung alle Jahre Korn und Getreide. Gewählt wurden sie vom Rat. So lange sie sich recht aufführten und dem Dienst geneigt waren, bestätigte er sie in ihrem Amte. Manchmal geschah es unter der Bemerkung „so-

[1]) R. M. 1553, pag. 52 und 84.
[2]) Ämterbesatzung von 1546.
[3]) Ämterbesatzung von 1501.

fern er sich postyirlich halte“[1]) oder „doch soll er uff kein zunfften noch in die würthshüßer gan, aber in das Stadthus“.[2])

Wie die Läufer, so standen auch sie unter dem Schutz der eigenen und fremden Obrigkeit. Jedoch schloß dies in jenen rechtsunsichern Zeiten Überfälle nicht aus. Haffner erwähnt einen solchen aus dem Jahr 1513. „Der Venner Kaspar Hetzel von Bern, als er mit einem Stadtreuter von Solothurn begleytet Nachts durch das Göw hinab nacher Baden verreyste, ward von dem Landvolch ergriffen, schmählich gen Olten geführt und ohnangesehen starcker Vorbitt der Eydtgnossen auch insonderheit beyder Stätten Bern und Solothurn anhalten, ihne gen Bern auff den angesetzten Rechstag zustellen, nach ausgestandener erschröcklicher Marter entlichen enthauptet“.[3])

Schon früh erweiterte sich ihr eigentlicher Aufgabenkreis. Sie begannen, nicht nur für den Rat zu reiten, sondern gaben auch Bürgern und andern Leuten das Geleit. Ihr Amtseid von 1501 verbot das keineswegs, er schrieb sogar vor, daß sie der Obrigkeit, sowie auch allen, welche sie beanspruchten, willig dienen sollten. Eine solche Reisebegleitung war notwendig; denn der Zustand der Wege war schlecht und in Gesellschaft ritt man sicherer, zumal wenn man durch Leute geführt wurde, die unter besonderm völkerrechtlichem Schutz standen. Aus ihr entwickelte sich dann die gewerbsmäßige Passagierbeförderung. Man begnügt sich nicht mehr, nur das Geleit zu geben, sondern mietet gegen bestimmte Tarife Pferde aus. Mit solchen Geschäften befaßten sich neben den Stadtreitern mit der Zeit auch die Wirte. 1634 ist einer Klage zwischen Georg Fugg und Claude Hirt zu entnehmen, daß letzterer wegen der Pferde Anstände bereitete, indem er stets die beste Reisebesorgung für sich beanspruchte. Die Parteien stellten sich vor den Rat und verlangten eine „Ordnung von wegen der Postrosse“. Nach Anhörung ihrer Beschwerden beschloß er, „daß Claude Hirt drü Roß, Hans Jakob Fluri, Georg Fugg, Viktor Näff und Hans Albisser jeder drü Roß sollen der kerum zu förderung der Posten, frömbdes und heimsches, zu den Stallen erhalten; und mit Bescheidenheit die Durchreisenden halten und nit übermereres; und sollend nit mehr erhalten und so lang es minen Gnädigen Herren gefällt und abers die burgroß mangeln daß sie innen eines tags nit mehr das 1 $\overline{tz}$ geben sollen und daß sie gute durhafte roß erhalten zum ruom der Statt, ouch zu vorderst des Burgers die roß gefolgen lassen und so sie nit währhafte roß würden erhalten, wöllen min Gnädigen sys gäntzlich entziehen“.[4]) Der Kronenwirt, Claude Hirt, kümmerte sich aber nicht um die obrigkeitlich festgesetzte Pferdezahl und fuhr fort, die andern in der Beförderung der Reisenden zu beeinträchtigen. Letztere beschwerten sich

[1]) Ämterbesatzung von 1537.
[2]) Ämterbesatzung von 1556.
[3]) Haffner, op. cit. II., pag. 392.
[4]) R. M. 1634, pag. 460.

noch einmal bei der Regierung, die Hirt zu einer Geldbuße von 30 Pfund verurteilte, zumal er von ihrer Verordnung „habe geredt seye nur gaugelwerch".[1])

Die Läufer konnten auf die Dauer dem wachsenden staatlichen und privaten Verkehrsbedürfnis nicht mehr genügen. Es zeigte sich die Notwendigkeit, an Stelle der zufälligen Briefübermittlung eine regelmäßige und raschere Beförderung treten zu lassen. Man schritt zur Organisation fester Botenlinien mit Relaisstationen.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts wurde versucht, eine ständige Verbindung zwischen den Städten Bern und Basel herzustellen. 1553 errichtete man in Solothurn eine französische Poststation.[2]) Ein Jahr später erlaubte der bernische Rat einem Franzosen „die post zu Niderbipp ze legen" und in Basel findet sich seit 1554 ein französischer Postverwalter. Diese Post scheint aber nicht immer im Betrieb gewesen zu sein.[3]) Auch die west-östliche Richtung über Olten, Solothurn und Büren eignete sich für solche Verkehrsverbesserungen; doch dürfte wegen der Schiffahrt das Bedürfnis nach Landposten bedeutend geringer gewesen sein. Bereits 1531 wurde in Gösgen, Härkingen und Wiedlisbach zur schnellern Beförderung der Nachrichten ein Militärposten angelegt.[4])

1555 läßt sich aus einer vor dem Rat in Solothurn geschlichteten Schuldforderung in Wangen eine Post nachweisen. „Zwüschen dem Posten von Wangen an einem und dem Robert le Gras vom andern theyllen, da Robert dargewendt, der post von Wangen sye im 3 Kronen schuldig, die er bigert, daß sy im usgerichtet werden," währenddem der Posthalter von Wangen behauptete, „er seye im nützig schuldig".[5]) Für dasselbe Jahr kann aus einem streitigen Vertrag zwischen Hans Wanner und einem französischen Edelmann „eine postey zu beuren" festgestellt werden. Der Stadtvenner von Büren und ein Herr aus St. Lorentz verpachteten nämlich Robert le Gras die dortige Post. Nun erhielt

[1]) R. M. 1634, pag. 492.
[2]) R. M. 1553, pag. 240.
[3]) Müller, Die Fischersche Post in Bern, pag. 25.
[4]) R. M. 1531, pag. 435 und 447. Es ist dies das erste Mal, daß uns in den Urkunden das Wort Posten entgegentritt. Im 16. Jahrhundert bezeichnete man damit eine Einrichtung zur Nachrichtenbeförderung, die rein militärischen oder politischen Charakter hatte und aus einer Reihe von ununterbrochenen in kurzer Distanz aufgestellten Posten bestand. Dadurch erzielte man einen technischen Fortschritt. War die Schnelligkeit des Läufers durch die Leistungsfähigkeit des Mannes bedingt, so ermöglichten die Posten durch Ablösung eine raschere Beförderung. Von der eigentlichen Post unterscheiden sie sich durch das Fehlen vorausbestimmter regelmäßiger Ankunfts- und Abgangszeiten. Nur wenn ein Brief zu besorgen war, dann wurden die Posten in Bewegung gesetzt. Von ihnen ging der Name nach und nach auf den Mann und zuletzt auf die Sache selbst über. Ob es sich bei all den oben angeführten Beispielen nur um Posten handelt, oder ob sie bereits einen festen Fahrplan hatten, ist aus dem äußerst spärlich fließenden Material nicht ersichtlich.
[5]) R. M. 1555, pag. 66.

er sie nicht nach den Vertragsbestimmungen, sodaß er seinen Dienst nicht recht versehen konnte. Darüber beklagte sich der Kardinal von Guise. Als dies die beiden andern vernahmen, wollten sie dem le Gras die geliehene Post entziehen. Die getroffene Übereinkunft sah aber vor, daß er die Post acht Jahre lang behalten dürfe, „so aber er dieselbe obbedachte Jahrzahl nitt behalten wil, so solle er mit im rechnen und im sin ußgelichenen gelts wiederumb ersettigen, so wölle er dann die posty nach sinem gefallen verlichen".[1]) Le Gras verlangte daher, daß ihm bei Entzug derselben ein Teil der Kosten ersetzt werde, zumal er dafür 25 Pferde angeschafft hatte. Die Parteien gelangten zur Beilegung des Streites vor den solothurnischen Rat, welcher den einfachen Spruch fällte, „man solle mit dem Herrn von St. Lorentzen reden und im bitten das er dem Robert le Gras die posty von obgemelten fälers wegen nitt entzüchen wölle und so sy dann etwas erlangen mögen, ist minen Herren lieb".[2]) Aus diesem Zwist ist interessant zu ersehen, daß ein kleines Städtchen wie Büren für den Postbetrieb 25 Pferde benötigte. Das läßt auf einen bedeutenden Reiseverkehr schließen und es dürfte nicht ausgeschlossen sein, daß hier von Bern her an die große Handelsstraße Anschluß gesucht wurde.

Solothurns zunehmende politische Bedeutung als Zentrum französischer Politik, und der Abschluß des Borromäischen Bundes 1586 bewirkten, daß die Nachbarstände wöchentliche Botenkurse nach der Ambassadorenstadt einrichteten. Solche wurden mit dem beginnenden 17. Jahrhundert von Pruntrut, dem Sitz des Bischofs von Basel, von Luzern und Freiburg aus organisiert.

Den regelmäßigen Nachrichtenverkehr zwischen Solothurn und dem Bistum Basel vermittelte der Delsberger Bote. Er verließ Delsberg jeden Freitag frühmorgens, nahm den Weg über Münster und den Weißenstein und erreichte am folgenden Tag Solothurn. Bezahlt wurde er von den Jesuiten in Pruntrut, welche ihm jährlich einen Taler für Schuhe, einen Taler auf Neujahr und ein Faß Weizen gaben.[3]) Wenn er dem Rat in Solothurn Schreiben zu überbringen hatte, so gab er ihm eine Vergütung und hielt ihn gastfrei. Von den Privaten bezog er das gewohnte Botengeld. Die zu vertragenden Briefe konnten ihm in der Herberge zum Kreuz übergeben werden, wo er regelmäßig einkehrte.[4]) Wann er zum erstenmal den Dienst besorgte, ist unbekannt. Doch steht soviel fest, daß er ihn bereits 1645 versah. Am 13. April desselben Jahres übermittelten nämlich die Herren von Staal aus Solothurn durch diesen Boten ein Schreiben an den Magistrat von Delsberg. Der Brief kam richtig am Bestimmungsort an, trug jedoch nur die Adresse: „Messieurs les Meistres bourgeois et Conseils de la ville

[1]) R. M. 1555, pag. 5.
[2]) R. M. 1555, pag. 6.
[3]) Henrioud, Le Service des Postes dans l'Evêché de Bâle, pag. 23.
[4]) P. A. Bd. 1, Bekanntmachung aus der Mitte des 17. Jahrhunderts.

de Delémont". Die dortigen Ratsherren fühlten sich durch diesen Mangel an Höflichkeit verletzt und beschlossen in der nächsten Amtssitzung, denselben ungeöffnet mit der Bemerkung zurückzuschicken: „vous devez adresser vos lettres avec ces mots: Messieurs les forts honorés Seigneurs les Meistres bourgeois et Conseils de Delémont".[1])

Ende des 16. Jahrhunderts begann die Stadt Luzern bereits Posten nach den Ortschaften des Mittellandes einzurichten, die auch solothurnischen Boden berührten. Am Dreikönigstag 1588 machte sie dem Rat von Freiburg in einem Schreiben diese Neuerung bekannt, „in welchem ein ordnung ergriffen, damit die brieff von einem Ort in das andere gefürdert und die posten nie sogar ermüdet werdind".[2]) Dadurch kamen nachstehende Verbindungen zustande: „Erstlich von der Graffschaft willisaw har uff Luzern zu sind verordnet fußposten uff zweyen straßen har. Die erst facht an in dem Gottshuße zu St. Urban. Die gaht von danne gan Albishoffen, von danne gan Sursee, von danne gan Nüwenkirch und von danne in die Statt Luzern. Die andere facht an zu Hutzwyl harwerts Hutzwyl die gach von danne gan Willisaw, von danne gan Buchholz, von danne gan Malters und gann von danne in die Stadt Luzern. So danne von dem Land Entlibuch har. Die erste facht an zu Marpach, die gach von dannen gan Eschlismatt, von dannen gan Schüfen, von danne gan Entlibuch, von dannen zu Schachen, von dannen in die Stadt Luzern. Letztlich von Büren von Ekingen har ist verordnet, daß sölliches, was derselbigen enden für fiele, sich gan Sursee und von da dannen gan Nüwenkilch fertigen soll".[3])

Diese Posten wurden in der Mitte des 17. Jahrhunderts durch regelmäßige Kurierkurse ersetzt. Im April 1662 verlieh der luzernische Rat neben dem Zürcher und Konstanzer Boten auch dem nach Solothurn die Stellung als Läufer. Von nun an mußten sie hölzerne Wappenschilder tragen, Bürgschaft leisten und in Eid und Pflicht genommen werden.[4]) Der Luzerner Bote, welcher wöchentlich nach Solothurn kam, nahm die Korrespondenz im Gasthaus zum goldenen Löwen entgegen.[5]) Lieferte er der Obrigkeit ein Schreiben ab, so bezahlte sie ihn und ebenso, wenn er für sie etwas zu vertragen hatte. Das wurde dem Rate mit der Zeit zu kostspielig und er beauftragte 1692 den Seckelmeister: „in das künfftige dem ordinari Luzernerpotten, wann er ein Schreiben an Uns Gnädige Herren und Obern abgangen überbringen thut von demselben mehreres nicht dann ein Pfundt gelts Solothurner zu bezahlen; von dem jenigen Schreiben aber so von allhiesigem Standt an ander löblich Orth abgelassen undt ihme zum bestellen

[1]) Henrioud, Le Service des Postes dans l'Evêché de Bâle, pag. 14.
[2]) Archives de Fribourg, Manual de 1588, 14 janvier.
[3]) Archives de Fribourg, Manual de 1588, 14 janvier.
[4]) Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, pag. 24.
[5]) P. A. Bd. 1, Bekanntmachung aus der Mitte des 17. Jahrhunderts.

übergeben werde, solle ihm fürterhin nichts mehr bezahlt werden. Gestalten ihme gleichwohl obgelegen und überlassen sein solle die Bezahlung von derjenigen löblichen Orthe, an welche dergleichen Schreiben adressiert syndt, gleich wie Ihro Gnaden die an sie anlangenden auch bezahlen müssen, zu beziehen".[1])

Auch Freiburg fand die Einrichtung eines Botenverkehrs mit Solothurn als notwendig. 1669 organisierte alt Bannerherr François Pierre de Castella eine Ordinaripost, welcher obrigkeitlicher Schutz und Unterstützung zuteil wurde. Am 14. November 1669 verordnete nämlich der freiburgische Rat: „Castella und associerte in der Institution der ordinarypost durch diese Statt bis gen Genff und Sollothurn haben die obrikheitliche Protektion, und daß der Bott minen Herren Farb und Schilt trage, die Straßen verbessert und erhalten, die Schmiden in den päßen sich für die durchführende pferdt und beschläche bereit haltend, daß im Bern- und Romondthor, wan der Bott spät kombt, sonderlich wievors zytt das kleine thor öffnend mit 7 Mütt Habers, das alles specifice zu entwerffen, haben wir gewollt".[2]) In Solothurn war der Kurier im Hotel zur Krone anzutreffen.[3]) 1717 versah Catry Zosle mit ihren drei Kindern das Botenamt, welche die Regierung um Verlängerung desselben bat, „weilen dero älterer Sohn ausländisch geworden".[4])

Diese wöchentlichen Städteverbindungen blieben während des 18. Jahrhunderts aufrecht erhalten, auch das entstehende Postregal konnte sie nicht unterdrücken. Sie wurden aber durch den Botenkurs weit an Bedeutung überragt, welchen St. Gallen in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nach Lyon eingerichtet hatte. Damit wird auch die Bedeutung des solothurnischen Postwesens vom bisher recht bescheidenen Rahmen, eigentlich ohne sein Zutun, zu einer eidgenössischen Sache.

Die wichtigen Handelsbeziehungen, die St. Gallen mit dem Messeplatz Lyon unterhielt, machten es notwendig, daß die ostschweizerische Kaufmannschaft dorthin eine regelmäßige Nachrichtenbeförderung einrichtete. Die St. Galler Kaufleute hatten schon einen wöchentlichen Botenritt nach Nürnberg geschaffen und organisierten nun als Fortsetzung einen Fußbotenkurs nach Lyon. Der Bote ging alle 14 Tage von St. Gallen ab und mußte nach fünf Tagen, am Montag, in Genf eintreffen. Er legte seine Reise auf der alten Handelsstraße Aarau, Aarburg, Solothurn, Avenches zurück. Von Genf bis nach Lyon wurden die Briefe durch die „chasse marée" weiterbefördert.[5])

---

[1]) R. M. 1692, pag. 263. Die Bezeichnung „ordinary" drückt den Gegensatz aus zwischen den bisherigen unregelmäßigen Beförderungsgelegenheiten zu den neuen fahrplanmäßigen Verbindungen mit vorausbestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten.

[2]) Archives de Fribourg, Manual de 1669, 14 novembre.

[3]) P. A. Bd. I, Bekanntmachung aus der Mitte des 17. Jahrhunderts.

[4]) Archives de Fribourg, Manual de 1717, 6 septembre.

[5]) Im übrigen vergleiche A. Rothbach, Das Postwesen der Stadt St. Gallen.

Trotzdem auch diese Postanstalt unter obrigkeitlichem Schutz stand, konnte dies der Rechtsunsicherheit jener Zeit wegen Überfälle und Angriffe nicht ausschließen. Als im Sommer 1590 der Bote mit Briefen von Lyon zurückkehrte, wurde er unweit Solothurn angefallen und seiner Korrespondenzen beraubt. Er begab sich sofort vor den Rat der Stadt und verlangte Verfolgung und Bestrafung des Täters. Der Schultheiß leistete dem Begehren nicht Folge mit der Begründung „dieweylen solliches auf yr gn. Herrn Gepiet nit beschechen, noch durch derselben angehörigen, haben sie gemelten Potten dahin gewysen für die Obrigkeit da ihne und durch dero underthanen im solliches geschechen".[1]) Der Kurier unterließ es jedoch, sich bei demjenigen Stand zu beklagen, auf dessen Gebiet der Raub geschah, beschwerte sich aber dafür am kaiserlichen Hof über willkürliche Rechtsverweigerung. Rudolf II. machte die Stadtverwaltung auf den begangenen Fehler aufmerksam. Jene ließ den Schimpf, daß auf ihrem Gebiet den Boten die Briefe straflos abgenommen werden können, nicht unerwidert auf sich beruhen und verteidigte energisch ihre Haltung. Das Schreiben lautet:[2]) „Aller durchluchtigster, großmechtigster romischer keyser, aller gnadigster Herr, k. Majestät seye unser gutwillig dienst mit erpietung hochster ehr zuvor aller durchluchtigster Herr. Uewer key. Majestät an uns gethanes Schryben zu Prag, den 28. abgeloffenen monats July datiert, haben wir empfangen und verstanden, wollichermaßen wir E. k. ät seye ußgeben, daß wir etliche Poten und Brieff, so durch unser Statt gereist und getragen, ufgehalten und erofnet als solliches den unsern zu thun zugelassen und gestattet sollten haben, wolliches uns nit nur ein wenig beduret und befrombdet, daß wir eine solliche gethat solle gezeigt werden. Und aber khome E. k. ät wir im grunde der wahrheyt bezüg, daß solches mit unserm vorwüßen durch Jemands der unsern zulassen noch vilweniger durch uns oder uf unserm zulaß oder bevelch geschehen seye. Dann E. k. ät sol uns verthrüwen und glouben, daß wan sonst der unsrige einer verzeygt, und wir in erfarung mochte bringen, daß solliches uf unserer Statt zugehörigen grundt und boden beschach wir den gethäter nach synem verdienen strafen und sollicher Unfuog vorkhomen wollte. Es ist sonst nit minder, daß verrukter Zyt ein Pott von Augspurg durch unser Statt gereyst und unseren Schulzen klagt wie unfher vor unsrer Statt in einem flecken (der uns aber nit zugehört) ime durch ein sonderbare person (wolliche uns aber nützit zugethan ist, etliche brief genommen und ufgethan seye und begart inne dessentweg derselbe das recht gane zu lassen; Dieweyl und aber wie obesgemelt solliches weder uf unsern Grundt und Boden noch durch der unser beschachen hat vorgemellter unser Schulchze gedachter Pote hinder und by der Obrigkeit uff dero Landt und

[1]) R. M. 1590, pag. 94 und 525.
[2]) Missivenbuch 1590, pag. 70 und 71.

Boden durch dero angehorige im solliches wie obstad begegnet umb recht und gericht anzuruefen gewiysen. Solliches haben K. ät uf derselben an uns gethanes Schryben wir anthworts wyse nit verhallten und damit um unser unschuld der obgemellten sach weg versprechen auch E. k. ät gottlich Schutz und schirm woll bevelchen wolle. Das 23. Augusti 1590. E. k. ät gantz dienstliche Rät und Burger."

Die St. Galler Post, welche den bedeutendsten Verkehr der Schweiz mit Frankreich vermittelte, bot derartige Vorteile, daß sich ihr neue Geschäftshäuser anschlossen. 1613 traten ihr Zürcher und 1617 Basler Firmen bei. Für diejenigen Orte, welche nicht an der Route des Ordinaris lagen, gestaltete sich der Anschluß an dasselbe umständlich und kostspielig. Damit solche Städte ihre Briefe unterwegs abgeben und empfangen konnten, mußten sie an die Hauptlinie Anschluß suchen, was durch eigene Nebenverbindungen geschah. In dieser Lage befanden sich namentlich Bern, Freiburg und Basel. Ersteres übergab seine Korrespondenzen in Aarberg, Freiburg in Domdidiers. Eine feste Nebenverzweigung entstand zwischen Basel über den obern Hauenstein nach Solothurn. Dadurch wurde letzteres zu einer Auswechslungsstation. Schon früher versuchte St. Gallen dort eine solche einzurichten. Eine Teilung der Strecke fand vorübergehend vom Februar 1612 bis 1614 in der Weise statt, daß der St. Galler Bote nur bis Solothurn reiste, die Weiterbeförderung dann durch einen vom Genfer Faktoren angestellten Läufer geschah.

Es ist zweifellos anzunehmen, daß sich Basel in dem Jahre genötigt sah, eine Botenverbindung mit Solothurn einzurichten, als der Anschluß ans Lyoner Ordinari hergestellt werden mußte; sofern es nicht ursprünglich einen Botenkurs durch Burgund unterhielt.

Erst aus dem Jahr 1635 berichtet eine Urkunde über einen ständigen Verkehr von Basel nach Solothurn. Damals hatte sich der Bote vor dem solothurnischen Rat wegen Verletzung des Postgeheimnisses zu verantworten. Der Eintrag ins Manual berichtet darüber:[1]) „Dieweilen vorigen Sambstag der Pott von Basel ein Schreiben wegen des allhier zum Adler gewaßen Probst von willisaum das ihme was das Schreiben ingehalten der Läufferen alles geoffenbaret und gedachter Probst sich hinweg und fortgemacht ehe und zuvor min G. H. das Schreiben geöffnet und etwas darumb gewüßt, als solle Peter Gerber der Läufferspott zu uns gestellt werden". Die Übergabe der Briefpakete erfolgte im Hotel zur Krone, wo diese Boten einkehrten. Erreichten sie die Stadt, nachdem die Tore geschlossen waren, so öffnete man sie ihnen nichtsdestoweniger auf besonderes Begehren. Haffner erwähnt dies bei Besprechung der Befestigungen, wo er schreibt, daß vom Gurzelntor „da dannen ein klein Pförtlein oder Kaztenstäg (sei)

[1]) R. M. 1635, pag. 768.

durch welches Nachts die ankommende Posten aus und eingelassen werden".[1])

Um die regelmäßige Briefbeförderung von Basel nach Genf und Lyon zu sichern, schlossen am 11. April 1645 die Gebrüder Fäsch mit dem St. Galler Unternehmen einen Vertrag ab. Dessen wesentlicher Inhalt ist:[2]) Die Ordinari-Verwalter verpflichten sich, daß die nach Genf reisenden Boten in Solothurn die Baslersäcke für Genf und Lyon in Empfang nehmen, und auf der Rückreise die mitgebrachte Korrespondenz dem Kronenwirt in Solothurn abliefern, der für sichere Aufbewahrung bis zur Ankunft des Basler Boten zu sorgen hat. Die Übereinkunft lautete auf fünf Jahre, wurde aber 1650 mit wenig Änderungen erneuert, sodaß das Ordinari die Basler Post stets in Solothurn entgegen zu nehmen hatte.

Die Periode des Aufschwunges dauerte für die St. Galler Botenanstalt nicht allzulange. Den ersten schweren Schlag erlitt sie, als der französische Postpächter in Lyon die Erlaubnis erhielt, in Genf ein Postbureau einzurichten, wodurch die bisher direkte Verbindung nach Lyon unterbrochen wurde.

Ein weit gefährlicher Gegner erwuchs aber dem Ordinari, als 1675 Bern das Post- und Botenwesen als Staatsregal erklärte.

Um die Wende des 17. Jahrhunderts, die in postalischer Beziehung von besonderer Wichtigkeit ist, machten sich in der Posteinrichtung die Anfänge einer Umgestaltung bemerkbar. Bis dahin hatte jedermann das Recht gehabt, Anstalten zur Beförderung von Reisenden und Waren im Innern des Landes einzurichten, selbst der Brieftransport war noch nicht ein ausschließliches Monopol für diejenigen Privatpersonen und Korporationen geworden, welche unter dem Schutze des Staates mit der Ausübung desselben betraut waren. Nachdem die Regaltheorie in mehreren Staaten ihre Verwirklichung gefunden hatte, erweckte dies in verschiedenen schweizerischen Kantonen den Wunsch zu einem gleichen Vorgehen. Es wurde daher auch hier die Briefbeförderung zu einem Regal erhoben, Zuwiderhandelnde verfolgt und bestraft und die mit dem Betriebe der Post Belehnten verpflichtet, dem Staat eine zum voraus bestimmte Pachtsumme zu entrichten.

In der Schweiz wurde der Anstoß durch einen Ratsbeschluß gegeben, der auf Anregung des bernischen Deutsch-Seckelmeisters, Beat Fischer, 1675 zu dem Zwecke gefaßt wurde, um dem Staat Bern das Postregal auf dem Gebiet der Republik zu sichern. Diesen Schritt rechtfertigte eine politische und wirtschaftliche Überlegung. Einmal war Bern infolge seiner Größe und der Lage im Zentrum der Schweiz ganz dazu geeignet, den Transportanstalten der übrigen Kantone, welche für ihren Korrespondenzaustausch den Transit über Berner Gebiet benutzten, seine Bedingungen stellen zu können. Zum andern aber befand sich die

[1]) Haffner, op. cit. II., pag. 25.
[2]) A. Rotach, Das Postwesen der Stadt St. Gallen, pag. 71/72.

Stadt insofern in einer verkehrspolitisch ungünstigen Situation, als sie von den großen Verkehrsstraßen nicht berührt wurde und die Regierung infolgedessen gezwungen war, ihre Postsachen auf eigene Kosten und durch besondere Boten nach und von einer Station derjenigen Route befördern oder abholen zu lassen, auf welcher die Verbindung zwischen St. Gallen und Genf unterhalten wurde. Gelang es bis dahin nicht mit Erfolg, den Verkehr durch die Stadt zu leiten, so mußte darnach getrachtet werden, eine Post zu schaffen, welche künftig alle Korrespondenzen durch den Hauptort führen würde. Während sich bisher „etliche particularpersonen zu Zürich und St. Gallen nicht vergnügen, selbiges in ihrem Territorio zu genießen, sondern haben noch anticipiert und ein zeit dahero so weit gemißbraucht, daß Sie Euer Gn. Haubtstatt abgewichen und dardurch der gelegenheit gleichsam beraubt und verursacht haben, daß alle Euer Gn. briefe mit beschwerd und großen Kosten verschaffet werden müssen,“[1]) so sollte die neue Organisation eine rasche und billigere Briefbeförderung bringen. Dieses Ziel zu verwirklichen, war das Lebenswerk Beat Fischers von Reichenbach.

In verschiedenen Eingaben an die Obrigkeit begründete er die Vorteile einer eigenen Post. Nach langwierigen Unterhandlungen kam am 21. Juli 1675 zwischen ihm und dem Rat ein Vergleich zustande, wodurch das Postwesen als Staatsregal erklärt, sein Betrieb unter obrigkeitlichem Schutz und Unterstützung auf 25 Jahre dem Initianten überlassen wurde. Als Gegenleistung hatte er es so einzurichten, daß nach allen Orten, von wo man bisher die Briefe wöchentlich nur einmal erhielt, nunmehr der Verkehr zweimal besorgt werden sollte. Daneben verpflichtete sich der Unternehmer noch eine Geld- und Reisebeförderung zu schaffen.

Der Monat August diente Fischer zur Organisation seiner Post. Mitte September machte er der Berner Bürgerschaft die neugeschaffenen Kurse bekannt. Demzufolge kamen wöchentlich zweimalige Verbindungen nach Basel, Schaffhausen, Zürich und Genf zustande, nebstdem ein einmaliger Botengang nach Neuenburg und Luzern. Am 27. September wurden die Stände Zürich, Luzern, Freiburg, Solothurn, Basel, Schaffhausen, St. Gallen, Genf und Neuenburg offiziell davon benachrichtigt, daß Bern zur Vermeidung der bisherigen großen Kosten für die Briefbeförderung und um zugleich die Korrespondenzen schneller besorgen zu lassen, das Postregal begründet und es an Beat Fischer verliehen habe.

Um den Genfer und Basler Kurs ungehindert in Betrieb setzen zu können, mußte sich Fischer den freien Durchpaß durch freiburgisches und solothurnisches Gebiet verschaffen. Ersteres gestattete ohne weiteres den Transit und sicherte ihm Schutz und Schirm zu. Nicht so entgegenkommend war Solothurn. Als Fischer bei der

[1]) Müller, Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675 bis 1698, pag. 49.

Mitteilung des neu organisierten Verkehrs das Ansuchen stellte, man möchte ihm bei Verspätung der Post die schon geschlossenen Stadttore[1]) wieder öffnen, lehnte der Rat dieses Begehren ohne Begründung ab. Das Protokoll der Verhandlung berichtet darüber: „Fischer, teutscher Seckelschreiber, zu Bern, eingelangtes Petitum die neuwe Post betreffend, benambtliches, daß dero zu gewisser Stund in der Nacht und zu morgen in der frue die statt Porten sollten eröffnet werden, ist verhört und erkanndt, daß dem Supplikanten durch Ihre Gnaden Herrn Ambtschultheißen solle angezeigt werden, was gestalten ihm auf hochbewegliches Ersuchen ihm seiner Bitt keineswegs gewähren könne, hiermit zur Geduld abgewiesen sein soll".[2]) Nichtsdestoweniger mietete Fischer in der Stadt ein Lokal zu einem Postbureau und bestellte Franz Josef Tscharranti zu dessen Verwalter. Die Berner Boten mieden aber oft Solothurn, das sie hätten passieren sollen, weil ihnen die Tore nicht geöffnet wurden. Daß mit der Stadt dennoch regelmäßige Verbindungen bestanden, beweisen die Tatsachen, daß Fischer dort einen Postfaktor unterhielt und ein aus dem Jahr 1689 überliefertes Portoverzeichnis.

Für das Lyoner Ordinari bedeutete das bernische Regal geradezu den Untergang. Von Anfang an arbeitete Fischer zusammen mit Schaffhausen. Ging doch einer der größten Postkurse von Genf nach Bern, Aarau, Lenzburg, Baden, Schaffhausen, wo der sofortige Anschluß nach Ulm und Nürnberg stattfand. Die Verbindung mit Zürich wurde bloß durch eine Nebenlinie, die von Mellingen abzweigte, aufrecht erhalten, währenddem die Hauptkorrespondenz den direkten Weg von Baden nach Schaffhausen nahm. Somit war eine raschere Briefbeförderung gesichert, wodurch dem Ordinari der kaufmännischen Direktorien von St. Gallen und Zürich ein wichtiger Teil des Verkehrs entrissen werden konnte. Die Möglichkeit einer Vernichtung der alten Botenanstalt gestaltete sich noch wahrscheinlicher, wenn Fischer ihren Transit durch bernisches Gebiet zu verhindern trachtete. Auf diese Weise hätte ein lästiger Konkurrent beseitigt und das Verkehrsnetz ausgedehnt werden können, was letzten Endes einen großen materiellen Erfolg sicherte. Als Mittel zur Verwirklichung dieses Planes

[1]) In jenen Zeiten wurden die Stadttore früh geschlossen und wenn man sie nachts öffnete, so geschah es nur hochstehenden Persönlichkeiten gegenüber und aus besonderer Gunst. Das Öffnen und Schließen regelten die Beschlüsse von 1634 und 1655, dahin lautend „und sie sollen die Thor beschließen nach dem der Tag vergangen als anitzo umb sieben Uhren (im Februar), da die Steubi gloggen gelütet werden soll, und wann die Thor geschlossen, sollen sy beschlossen blyben" (R. M. 1634, pag. 71) und „es sollen bei dieser Zeit (November) täglich unter jedes Thor zween wechter gestellt, denen Nachts die wacht umb 12 wechter vermehrt werden. Herr Großweibel solle den Thorschließern anzeigen, daß sie die große Port vor sechs uhren nit öffnen, denn auch die kleine porten morgens nit öffnen sollen, es seye dann ein wächter dabey" (R. M. 1655; pag. 654).

[2]) R. M. 1676, pag. 3.

sollte das Postregal dienen. Nachdem Zürich und St. Gallen die Schaffung des Regals mitgeteilt worden war, wollten die beiden erwähnten Stände es nur in Bezug auf den innerbernischen Verkehr, nicht aber auf den Transit durch bernisches Gebiet anerkennen. Sie wiesen darauf hin, daß sie seit Jahrzehnten stets Ordinari-Boten gebrauchten und anstellten, ohne daß sich je Beschwerden erhoben; dagegen seien sie bereit, von nun an auf bernischem Boden keine Briefe mehr entgegenzunehmen und abzuliefern. Damit gab sich Fischer keineswegs zufrieden, weil ja die durchgehenden französischen und Reichskorrespondenzen den höchsten Ertrag abwarfen, und sie fortan seine Post benutzen sollten. So entschloß er sich, den beiden Orten noch einmal mitzuteilen, wie der Inhalt des Regals gemeint sei, nämlich „daß solche unserseits beschehene Bestellung nit compatieren noch leiden möge, daß die Bottschaften und wochentliche Botten von andern Orten her, ihren beyloüffigen fernern Gang haben sollint".[1]) Sollten sie jedoch wie früher ihre Boten absenden, so drohte er, dieselben aufzufangen und deren Briefe abzunehmen. Das Verhältnis der beiden Verkehrsanstalten verschärfte sich zusehends. Verschiedene Besprechungen und eine Konferenz der drei beteiligten Verwaltungen zeitigten kein Resultat, weil Bern an seiner Interpretation des Regals unerschütterlich festhielt, währenddem Zürich und St. Gallen erklärten, daß seine Haltung den Bünden und dem Herkommen widerspreche. Erst am 12. Februar 1677 konnte in Aarau ein Ausgleich erzielt werden, wodurch im Betrieb der Strecke Genf-Zürich eine Teilung erfolgte. Nunmehr sollte die Route Bern, Solothurn, Aarburg, Aarau, Lenzburg, Zürich ausschließlich den Postämtern Zürich und St. Gallen überlassen werden. Nur das Briefporto von Bern nach Solothurn und umgekehrt kam noch Fischer zu. Ihm selbst blieb der Verkehr zwischen Genf und Bern.[2])

Somit war es bei den Unterhandlungen nicht ohne bedeutendes Entgegenkommen Fischers abgegangen. Immerhin hatte er im entscheidenden Grundsatz gesiegt, mit dem Transit der Zürcher und St. Galler Boten war es vorbei. Weitere Konzessionen konnte er sich stets noch im Laufe der Zeiten erringen. Dieser Aarauer Vergleich sollte zur Probe ein Jahr lang durchgeführt werden. Ende November 1677 fand er noch eine Ergänzung in einem Nachtrags- und Prolongationsabkommen. Ihm folgte um dieselbe Zeit der Badener „Reservaltraktat", dessen Hauptbestimmung war, daß sich St. Gallen verpflichtete, so bald als möglich, zur raschern Beförderung der Berner und Zürcher Korrespondenzen jede Woche einen doppelten Ritt nach Nürnberg zu organisieren. Als Gegenleistung versprachen jene die Schaffhauser Post für den Verkehr ins Reich nicht benützen zu wollen. Allein St. Gallen gelang die Errichtung des doppelten Botenrittes nicht. Infolge des Regalstrei-

[1]) Müller, Die Fischersche Post in Bern, pag. 69.

[2]) Vergleiche im übrigen Müller op. cit., pag. 78; Rotach, op. cit., pag. 36, 37 und 77 ff.

tes zwischen seiner und der Thurn- und Taxis'schen Post mußte es sogar seinen einfachen Kurs nach Nürnberg einstellen.[1]) Damit fielen auch die Bestimmungen des Reservaltraktates dahin, und nun stand es der andern Partei unbenommen, die Verbindung mit dem Reich unter Umgehung St. Gallens über Schaffhausen zu suchen. Mit ihm unterhielt Fischer seit der Verständigung mit Zürich und St. Gallen keine direkten Beziehungen mehr. Zwar wurden im März 1685 alle mit Zürich bestehenden Verträge unverändert auf zehn Jahre verlängert. Auch mit St. Gallen kam 1689 noch einmal ein Vergleich zustande, wodurch sich Fischer verpflichtete, die St. Galler Briefsäcke von Bern nach Genf zu bestimmten Taxen zu befördern.

Nachdem das Verhältnis Fischers zum Zürcher Direktorium zeitweise ein gutes war, kam es zwischen den beiden Postanstalten bald wieder zu verkehrsstörenden Reibungen. Die sich stets wiederholenden Schikanen erweckten in Fischer den Wunsch, sich bei günstiger Gelegenheit von Zürich unabhängiger zu machen. Diese bot sich im Anschluß an die Bemühungen, die Nachrichtenverbindung von den Niederlanden nach Piémont zu verbessern. Als es ihm 1691 gelang, den Lauf der holländischen Korrespondenz zu beschleunigen und neue Anschlüsse über Schaffhausen zu erhalten, lag es durchaus nicht in seiner Absicht, Zürich den Nutzen zuzuwenden, das bis jetzt den ganzen Ertrag der Route Zürich-Solothurn für sich behalten konnte. Deshalb verstand er sich mit Schaffhausen über die Herstellung einer direkten Linie. Sie führte über Kaiserstuhl nach Brugg und Balsthal, wodurch Schaffhausen an die Post Basel-Balsthal-Bern angeschlossen wurde. Jetzt erhielt Fischer einen von Zürich unabhängigen Kurs und konnte das Porto von Brugg bis Bern beziehen.

Fischers Aufgabe war es nun, die neugeschaffene Post gegen Konkurrenten zu sichern und den Schutz der Obrigkeit zu erlangen, deren Gebiet seine Kuriere passierten. Je nach den ihm zugestandenen Privilegien konnten neben andern Postanstalten auch seine auf fremdem Boden zur Nachrichtenübermittlung berechtigt werden, oder er wurde der einzig Begünstigte, wodurch er die Befugnis erhielt, die bestehenden Konkurrenten zu verdrängen.

Da die Brugger Post auf einer weiten Strecke über solothurnisches Gebiet führte, hielt es Fischer zur völligen Sicherstellung seiner Unternehmungen an der Zeit, sich um das Postregal in Solothurn zu bewerben. Gegen Jahresende 1691 gelangte er mit dem Gesuch an den Rat, ihm „zu größern Nutzen eines löblichen Standes allhier zu verschaffen, daß die posten so durch Zürich, Schaffhausen etc. reisen, ihre Weg durch allhiesige Statt und Landschaft nehmen tün, zu welchem ende er etwelche pferdt allhierin

[1]) Die Darstellung dieses Konfliktes findet sich in Schelling, Die Kaufmännische Botenanstalt St. Gallen-Nürnberg.

parat halten wolle",[1]) um jedoch unnötige Verspätungen der Post zu vermeiden, verband er sein Anliegen mit dem Wunsch „die Gnad erhalten zu können, daß in ohnglücksfällen, wann durch große Wasser, Schnee oder andere accidenti die Post verspätet würde, Ihme die Porten allhier nächtlicher Weyl eröffnet würde, seye erpietig mit denen so desweg bemühet würden, gebührend abzukommen undt begehre dieser Gnädige Concession allein so lange es Ihro Gnaden gefällig".[2]) Die beiden Verlangen konnten nach der Auffassung Fischers nur dann vollen Erfolg haben, wenn er zugleich die Anregung machte, daß ihm der Rat das ganze Postwesen des Kantons Solothurn verleihen möchte. Das geschah denn auch. Am 11. Dezember 1691 wurde der Pachtvertrag zwischen der Regierung und dem bernischen Postverwalter unterschrieben. Demzufolge übertrug sie ihm und seinen Erben das Regal vom 1. Januar 1692 auf 15 Jahre zur Ausübung, „dergestalten, daß wir während dieser Zeit, außert dem Luzerner, Freiburger und Delsperger ordinari Bott, keine andere neuwe ordinari Posten noch Botten anstellen noch gedulden wollen".[3]) Als Vergütung des ihm zuerkannten Rechtes hatte er eine Pachtsumme von hundert Talern zu entrichten und sämtliche obrigkeitlichen Schreiben, die durch die Ordinariposten befördert wurden, portofrei zu besorgen. Die einzige Einmischung des Rates in die getroffene Verkehrsorganisation war, daß er Fischer verpflichtete, den von ihm eigenhändig unterschriebenen Posttarif stets zu beobachten und nie zu überschreiten. Sollten sich nach Verfluß der 15 Jahre keine solothurnischen Bürger um die Postverleihung bewerben, so konnte der bisherige Pächter oder dessen Nachkommen wiederum vor dem Rat um die Verlängerung des Privilegs nachsuchen, welches Anliegen er „vor allen andern in Gnaden zu considerieren"[4]) versprach. Da nun Fischer auch in Solothurn Postadmodiator geworden war, mußte seinem Begehren um Öffnung der Stadttore bei Verspätungen der Kuriere billigerweise entsprochen werden. Nachdem der Schanzrat den Auftrag erhalten hatte, dieses Geschäft „mit mehrerem (zu) Examinieren, erdauern, wohl überlegen, und der befundenheit Ihro Gnaden wiederumb berichten (zu) sollen",[5]) und die „Gnädigen Herren und Obern über das eint und andere ihre hochvernünftigen reflexiones reyflich walten lassen, haben sie Erkandt, daß, wenn, wie im Vortrag gemeldet, dieser post wegen

[1]) R. M. 1691, pag. 944.
[2]) R. M. 1691, pag. 935.
[3]) P. A. Bd. I und siehe Beilage 1. Die Freiburger, Delsberger und Luzerner Boten sind hauptsächlich aus folgenden Gründen ausgenommen worden: einmal hatte Fischer zwischen diesen Städten und Solothurn noch keine direkte Verbindung eingerichtet, zum andern vermittelten die betreffenden Boten nur den Nachrichtenverkehr zwischen diesen Städten ohne den Anschluß an andere Verkehrsorganisationen herzustellen. Sie hatten also mehr lokalen Charakter.
[4]) P. A. Bd. I.
[5]) R. M. 1691, pag. 935.

Ihro vorfallender verhinderung zu nacht ankäme, der einte von den zwei bestellten wächtern H. Großweibel dessen anihieren solle, welcher nachher sambt einem wachtmeister und acht wächtern von der Haubtwacht sich dahin verfügen und der Post daß Kleine Pörthlin vor dem Wasserthor aufthun, hinein und nacherorts wiederumb zur andern hinauslassen sollen, undt obgleychwohl sie schwäre sachen als größer oder fähleysen mit sich führen und ihme im hineinfahren durch dieses pörtlin wägen der änge verhindernuß verursacht wurde, solle er gleychwohl selbige abladen und von handt hineintragen; für dieser Mühewalt, so die wächter haben, soll die Post so oft Ihro dieses pörtlin geöffnet wird, fünf Pfundt Geldts zu bezahlen schuldig sein, welche öffnung dieses pörtlins aber nicht länger gemeindt sein solle als es Uns gefällig sein wird".[1])

Die Oberaufsicht über das solothurnische Postwesen übte der Rat aus, der anläßlich der Pachterneuerungen stets eine Kommission ernannte, um Änderungen anzuregen und die Verhandlungen zu führen. Sonst war Fischer in seiner Tätigkeit ungehemmt.

Nun war er seinem Ziel nahegekommen. Die Brugger Post sicherte ihm das Porto von Bern bis Brugg, das solothurnische Regal dehnte sein Tätigkeitsfeld aus und verschaffte ihm überall freien Durchgang, dann aber ermöglichte es ihm ohne offensichlichen Vertragsbruch neben den nach der Abmachung von 1677 Zürich überlassenen Route eine von dieser unabhängige neue einzurichten, und nötigenfalls der bestehenden den Transit durch solothurnisches Gebiet zu verwehren; hatte sich doch Zürich nie eine Bewilligung ausbedungen, und Solothurn in seinem Pachtvertrag die Zürcher Post nicht ausgenommen.

Als die Abkommen mit Zürich, welche 1685 auf zehn Jahre verlängert worden waren, abliefen, kam trotz langwierigen Unterhandlungen und Konferenzen zwischen den beiden Postämtern kein neues Vertragsverhältnis mehr zustande.[2]) Nun war es dem Belieben des bernischen Postverwalters anheimgestellt, den Zeitpunkt zu wählen, um Zürich aus dem durch keine Übereinkommen mehr geschützten Besitz der Strecke bis Bern zu vertreiben. Bereits 1698 schritt er zur rücksichtslosen Verwirklichung seines Planes. Indem Fischer abermals das Regalrecht betonte, gelang es ihm, mittelst zahlreicher Schikanen und Verfolgungen ihrer Boten, die Stände Zürich und St. Gallen dahin zu bringen, daß sie sich Mittel und Wege ersannen, um ihre Briefe nach Frankreich unter Umgehung des bernischen Gebietes an ihre Bestimmungsorte gelangen zu lassen. In Betracht kamen die beiden Routen Basel-Pontarlier und Gotthard-Italien-Wallis. Schon im selben Jahr verließ das Zürcher Lyoner-Ordinari die alte gewohnte Straße. Allerdings nicht ohne Protest von solothurnischer

[1]) R. M. 1691, pag. 945, 946.
[2]) Siehe Müller, Die Fischersche Post in Bern, pag. 133—162.

Seite. Das Ratsmanual berichtet über dieses Ereignis:[1]) „In deme zu vernemmen kommen, waß gestalten die Zürich Post, welche gewöhnlich am Mittwoch und Sambstag allhier ankommen und ihre Briefe abgelegt, anietzo einen andern weg nemme, und nicht mehr auf Solothurn komme, maßen dann die Brieffen nicht mehr auf die vorige Zeit, sondern vill später allhier ankommen. Ist erkandt, daß H. Seckelschreiber Herrn Postverwalter Fischer zu Bern im Namen allhiesigen Standts zu schreiben solle, mit bedeuten, daß man ihme in allhiesigen Landen das postwesen in der Meinung verliehen, daß alles uff dem alten Fuß verbleibe. Nun vernemme man, daß die Zürcher Post allhiesiger Statt abweiche und einen andern Weg nehme, man begehre also hierüber seine Erlütterung solle ihm vorläufig hierüber geantwortet werden, daß H. Fischer zweifelsohne sich mit der Zürcher Post werde verglichen haben, welches er solle gethan haben ohne dem allhiesigen Stand ohne Schaden und Nachteil, erwarthe also hierüber seine Antwort und Erlütherung". Fischer zögerte nicht mit der Antwort. Am 23. Januar 1699 erklärte er dem Amtsschultheißen Besenval von Bronnstett erfolgreich die verkehrspolitische Lage, sodaß jener am andern Tag vor dem Rat über das Ergebnis der Besprechung berichten konnte: „daß gestern ermelter H. Postmeister Fischer zu hochgedacht Ihro Gnaden Herrn Amtsschultheiß kommen, — wie dann er hoffentlich auch bey den übrigen Herren Häuptern habe angemeldet haben — und die diesörtige Beschaffenheit ihme erhellt mit vermelden, daß er selbst mit gedachter Zürichpost einen Vergleich getroffen, welcher aber anietzo verflossen und zum Ende seye, hiermit nicht mehr an ihm stehe dießorts zu remedieren: allein wenn es ihro gefällig und Sie Ihme hierin dero obrigkeitliche Hand biethen und der berner Post hierfurtan dießer Brieff so der Zürcher Post hierbevor übergeben worden, anvertrauen wollen, seye er erbiethig, die sach also einzurichten, daß diese Brieffe allhier ender einkommen thün, pitte aber wie gedacht umb dero obrigkeitliche Handreichung, wie auch gnädig zu verschaffen, daß man dieser post zu Olten, wann sie nachts ankommen würde, die Porten öffnen wollte. Worüber erkanndt, daß gedachter Herr Postmeister Fischer unsern Gnädigen Herren und Obern von dem Postwesen jährlich das Regal entrichtet, daß hiermit dieße Brieffe so der Zürcher Post hiebevor anvertraut worden, inskünfftig der Berner Post eingeliefert werden sollen".[2]) An den Amtsschultheißen von Olten aber schrieb man: „wann also sich etwan zutragen würde, daß selbige zu Olten durchpassieren wollte und aber die Stadtporten schon beschlossen wären, sollst du die anstalt verschaffen, daß derselben die Porten eröffnet werden, allein daß sie denjenigen, so damit bemühet werden, ein willen schaffen thüe".[3])

[1]) R. M. 1698, pag. 485.
[2]) R. M. 1699, pag. 82/83.
[3]) R. M. 1699, pag. 84.

Dergestalt fand Fischers Ziel rasch seine Verwirklichung. Die Zürcher Botenanstalt war verdrängt und ihm der bedeutendste Teil des solothurnischen Briefverkehrs übertragen worden. Zwar versuchte sie als der Umweg über Basel-Pontarlier zu kostspielig erschien, noch einmal die Strecke Aarau-Solothurn-Murten-Lausanne zu benützen. Am 10. Juni 1702 unternahm der Zürcher Bote Wiederkehr auftragsgemäß die Reise auf diesem Wege, gelangte aber nur bis Rolle, wo er auf Verlangen eines bernischen Postbeamten aufgehalten und ihm seine Felleisen mit allen darin enthaltenen Briefen abgenommen wurden.[1]) Als Antwort auf diesen Vorfall erhoben Rat und Bürgermeister von Zürich und St. Gallen in einem an Solothurn gerichteten Schreiben vom 27. September 1702 Protest und erbaten Unterstützung in ihrem Recht: „Wir haben auß dem löblichen Standt Bern an löblichen Standt Luzern des streitigen Bott und Postenwesens halber eingetroffenen und uns communicierten Schreiben mit unseren besondern Bedauern ersehen, wie das wohlvermelte Löbl. Standt Bern noch allzeit bey ihrer anfangs gefaßten Meinung verharren, so daß sie ihr so genanntes Postregale mit niemand theilsam zu machen, und also weder unsern Boten des freyen Transits gestatten, noch auch auf altem Fueß mit uns tractieren gesinnet, deswegen wir nicht umgehen wollten, Euch unser G. L. E. freund Eydtgenossen zu ersuchen, daß weilen wir einmahl dieser Hemmung des Transits unserer Botten für ein Einbruch in die zusammen geschworene Pundt halten und (die also leichter Dingen) ihr Euch belieben lassen wollet, und mit Euerem hochweisen Rath und getreuer Hilff weiters freund. Eydtgen. beyzustehen und zu deme nachtrücklich zu verhelfen, was die zusammenhabende Pundt und uraltes herkommen uns eygnen, wobei wir Euch unsern G. L. E. nicht verhalten können, daß wofern wir von unsern Eydtg. Löbl. Standt Berns keine Satisfaction bekommen könnten, wir gezwungen wurdind uns den Mittlern, die uns angezogene Pundt zeigen, zu bedienen".[2]) Trotzdem Zürich und St. Gallen ihre Verträge den Mitständen unterbreiteten und darauf hinwiesen, daß unter der bernischen Verwaltung „rigurose Briefporto" zustande kamen — früher kostete ein Brief von Genf bis Zürich 3 Kreuzer, nunmehr bereits 8, — so nützten weitere Beschwerden nichts. Fischer beharrte auf seinem Standpunkt und das Lyoner Ordinari hatte zum letztenmal den alten Weg zurückgelegt. Es versuchte eine selbständige Verbindung mit Frankreich über Pontarlier aufrecht zu erhalten. Allein die hohen Betriebskosten und die technischen Schwierigkeiten des Kurses einerseits und andererseits der gescheiterte Plan Fischers das Schaffhauser Postamt in Pacht zu erhalten, bewirkten, daß sich die beiden Parteien endlich am 8. November 1708 zu einem Vertrag verständigen konnten, der für das ganze 18. Jahrhundert

[1]) Rotach, Das Postwesen der Stadt St. Gallen, pag. 42.
[2]) P. A. Bd. I.

die Grundlage ihrer postalischen Beziehungen bildete. Demzufolge kam man im wichtigsten Punkt überein, daß Zürich und St. Gallen ihre Briefe, anstatt wie früher in Bern, nunmehr dem bernischen Postcommis in Aarau überliefern und umgekehrt von ihm empfangen sollten. Für den übrigen Verkehr hatten sie stets die Fischerschen Einrichtungen zu benützen.[1])

Damit haben wir die Bedeutung des solothurnischen Postregals für Fischer gekennzeichnet. Es verschaffte ihm die Möglichkeit, ohne Verletzung der bestehenden Verträge, neue Kurse einzurichten, um alte Konkurrenten zu verdängen, und sicherte den Transit der wichtigen Verbindungslinie Bern-Basel. Außerdem erleichterte die Obrigkeit den Verkehr erheblich, gestattete sie doch, daß den Boten, die während der Nacht geschlossenen Tore geöffnet werden durften, wodurch unnötige Verspätungen vermieden werden konnten. Diese vorteilhafte Rechtsstellung beurteilten andere Postanstalten bald etwas mißgünstig. So heißt es im Protokoll des Basler kaufmännischen Direktoriums: „Daß erstlichem der Stand Bern in denen solothurnischen Gebiet und Land nicht nur einen simplen und einfachen Transit, sondern auch noch eines merklichen Vorschubs und Profits und Vortheils genießen thut. Denn erstlichen werden denen Berner Posten Messagerien und Botten an allen Orten und zu allen Zeiten, es sei Frieden oder Kriegsgefahr obhanden, nicht nur bei Tag, sondern auch bei der Nacht zu dero freyer Paß- und Repassierung alle Thor und Brücken, ja die wichtigsten Pässe geöffnet. Ja es samblet und distribuiert das Postamt Bern im ganzen solothurnischen Kanton die Briefe dergestalten, als ob denselben das hohe Postregal eigentlich zustehen thäte, wodurch es zugleich einen großen Nutzen zieht".[2]) Eine solche Kritik berücksichtigt jedoch bloß die Vorteile, die Fischer genoß, nicht aber auch den Nutzen, welchen er dem Publikum verschaffte, nämlich: Anstelle des frühern auf Zufall und Gunst beruhenden Läuferverkehrs trat eine, gegen ein gewisses Entgelt, allen zur Verfügung stehende Nachrichtenübermittlung, die nach vorausbestimmten Ankunfts- und Abgangszeiten verkehrte. Also die Post im wirtschaftlichen Sinne. Dieses Begriffsmerkmal der Öffentlichkeit tritt schon beim Lyoner Ordinari hervor. Allein während es hauptsächlich die Verbindung zwischen der Schweiz und den süddeutschen und französischen Handelsstädten herstellte, verband die Fischersche Organisation einmal die Kantone unter sich und brachte zum andern den Anschluß an die bedeutendsten internationalen Postlinien zustande. Daneben gestaltete sich ebenfalls die Beförderung der Korrespondenzen rascher. Bisher konnten die auswärtigen Briefe nur einmal in der Woche bezogen werden, Fischer blieb es vorbehalten, eine mehrmalige Verteilung einzurichten. Dies erleichterte eine bessere technische Organisa-

[1]) Privatarchiv von Fischer, Traktatenbuch, Bd. I, pag. 1—7.
[2]) Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, pag. 55.
Buser, Das Basler Postwesen vor 1849; pag. 43 und 44.

tion, sofortige Anschlüsse wurden hergestellt und die Relaisstationen, an denen Boten und Pferde wechselten, enger gelegt. Die Geschäfte, welche die Post besorgte, waren die Brief-, Paket- und Geldübermittlung; nicht unter den Schutz des Regals fiel die Personenbeförderung, welche somit allen zur Ausnützung offen stand.[1])

So brachte das solothurnische Regal nicht nur dem Pächter, sondern auch Handel und Wandel nicht zu unterschätzende Vorteile. Nachdem Fischer den wichtigern Teil des Postverkehrs in diesem Kanton zu besorgen hatte, mußte er die Taxen und die Ankunfts- und Abgangszeiten seiner Boten öffentlich bekannt geben. Am Bureau in Solothurn ließ er nachstehendes Verzeichnis „was vermög mit denen Herrn Fischeren von Bern getroffenen Posttraktats für Brieff-Porto soll und kan gefordert werden",[2]) anschlagen:

„Von einem einfachen Brief, soll wie von Alters här, bezahlt werden:

Von Zürich, Luzern, Basel, Schaffhausen, St. Gallen, Freyburg, Genff, aus dem Pays de Vaud, Item Neuenburg, Baaden etc. bis Solothurn	Vier Kreutzer.
Von Bern bis Solothurn	Zwey Kreutzer.
Von doppleten anstatt vier Kreutzer	Sechs Kreutzer.
und anstatt zwey Kreutzer	Drey Kreutzer.

Und von mehrfachen nach Proportion.

Post und Paqueten:

Von gemeinen Waaren von Zürich, Luzern, Basel, Neuenburg, Freyburg bis Solothurn vom Pfund	Vier Kreutzer.
Von Genff, Schaffhausen, St. Gallen bis Solothurn vom Pfund	Sechs Kreutzer.
Von Bern bis Solothurn vom Pfund	Zwey Kreutzer.

Zölle so abzustatten seyn möchten, werden sonderbahr bezahlt, und ersetzt, versteht sich, was der Post-Meister für solche auslegen muß.

Was aber Pretiosa seynd; Item Geld, davon wird wegen mehrerer Gefahr auch ein mehreres von gemeinen Waaren bezahlet."

Das Briefporto konnte auf zweierlei Weise entrichtet werden. Entweder bei der Übergabe des Briefes an die Post vom Absender, dann war er frankiert, oder aber beim Empfang der unfrankierten Nachricht vom Empfänger. Beides kam nebeneinander vor. Doch verlangten Sitte und Höflichkeit, daß der Empfänger die Taxe zu bezahlen habe. Nichtfrankierte Briefe mußten von einer Postver-

[1]) Im Gegensatz zu andern Postverwaltungen bestrebte sich Fischer stets, wenn möglich auch die Personenbeförderung unter den Begriff des Regals zu stellen.

[2]) P. A. Bd. I und Privatarchiv von Fischer, Akta und Schriften: Das Post- und Botenwesen betreffend Solothurn und Freiburg.

waltung der andern abgekauft werden. Der Empfänger hatte dann diese sogenannte Auslage und das seiner Postverwaltung zukommende Porto zu vergüten. Dabei kamen oft Überforderungen vor, sodaß der Brief zu einem eigentlichen Handelsartikel wurde. Nicht mit Unrecht charakterisierte man diesen Zustand durch den Ausdruck „faire le marchand de lettres".[1]) Fischer selbst war ein überzeugter Gegner der Frankierung, die er als eine verkehrshemmende und wenn immer zu vermeidende Maßnahme empfand.[2]) Die Post haftete für die ihr anvertrauten Gegenstände, wenn der Verlust innert drei Monaten gemeldet wurde, jedoch unter Vorbehalt von Gottesgewalt und Übermacht. Sollte etwas im Werte fälschlich angezeigt worden sein, so konnte es der Verwalter ohne weiteres zu Handen des betreffenden Postamtes konfiszieren.[3])

Die Boten[4]) selbst kamen, außer am Montag und Mittwoch, alle Tage an und gingen täglich ab, außer Montags und Donnerstags. Dadurch fanden in der Woche mehrmalige Verbindungen mit Bern, Basel und Zürich statt, wo der Anschluß an die Westschweiz, Frankreich und die deutschen Staaten hergestellt wurde. Außerdem vermittelte die chasse marée[5]) einen bedeutenden Teil des Gütertransportes zwischen Bern und Basel. Wo die Post nicht verkehrte, besorgten Läufer, Fuhrleute und andere Personen, die sich daraus einen Nebenerwerb machten, die Briefvertragung. Wollten sie aber ihre Tätigkeit auf die von der Post bedienten Routen ausdehnen, dann konnten sie auf Grund des Regals verfolgt und bestraft werden. Auch der Wasserweg spielte eine bedeutende Rolle und zahlreiche Korrespondenzen nach Biel und Neuenburg nahmen, anstatt über Bern geleitet zu werden, den natürlichen Weg auf der damals stark befahrenen Aare.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß im Laufe der Zeit zwischen dem Rat und den Pächtern Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten entstanden, welche durch Klagen über den Postbetrieb, Wünsche auf Verkehrsverbesserungen und die Unterhandlungen zur Erneuerung der Pacht hervorgerufen wurden.

[1]) Von Burg, Geschichtliches über das solothurnische Postwesen.
[2]) Müller, op. cit, pag. 85, 86.
[3]) Pachtverträge des 18. Jahrhunderts.
[4]) Siehe Beilage 2.
[5]) Die chasse marée ist eine Einrichtung, — vergleiche die chasse marée, die für das Lyoner Ordinari den Verkehr Lyon-Genf übernahm; der Ursprung des Wortes dürfte dort liegen und hier nur in Analogie verwendet worden sein, — die ursprünglich zum raschen Transport von Meerfischen ins Leben gerufen wurde. Später ging die Bezeichnung auf das Postunternehmen über, das den Warentransport besorgte; gleichwie, ob er zu Pferd oder mit Wagen stattfand. Dafür spricht eine Konferenzinstruktion, wo es heißt „der bernische Postillion oder chasse marée so wöchentlich vier mal allhier und zu Olten durchfahret mit dergleichen guth auf Pferden auch öfters auf Kähren" (Akten Bern, Miscellanea de anno 1670 usque 1737. Instruktion auf in St. Niklauser Konferenz; pag. 869). Die chasse marée Bern-Basel ging über Solothurn-Olten und den untern Hauenstein, offenbar, weil die Straße über den obern in schlechtem Zustand war.

Bereits 1708 beklagten sich die Fischer darüber, daß dem Basler Kurier nachts die Stadttore nicht mehr geöffnet würden. Am 3. November schrieben sie der Obrigkeit:[1]) „Il y a deia quelque tems que le courrier de Balstall qui passe par vostre ville se plaint du retard qu'il souffre à l'une de l'autre de votre portes. Nous aurions écrit là dessus au Sr. Glutz pour représenter le préiudice que cela causoit aux postes en general et obtenir soit de vostre Excellence soit du Magistrat la liberté du passage comme par le passé. Mais nonobstant cela, l'ouverture des portes devient du iour en iour plus difficile pour nostre Courrier, ce qui desarrange entierement l'ordre de nos postes, et nous peut causer des retards tres preiudiciables; nous aurons crû de nostre devoir d'en informer Vostre Excellence et de la supplier tres humblement de vouloir bien nous procurer la grace, que le Courrier ne soit point retardé aux portes comme du passé, au moins de quoi nous serions à nostre grand deplaisir obligés à le faire abandonner la route de vostre ville pour reprendre celle par Wangue, pour aussi longtemps qu'on croirait chez vous estre obligé de prendre les precautions dont on se sert auiourdhuy. Il est vrai que les lettres pour Solleure en souffriroit quelque retard, mais au moins le general des lettres en seroit dispensé, qu'il nous importe infiniment de conserver. Le vostre Excellence est trop équitable pour trouuer néanmoins que nous reprenions l'ancienne route, en cas que l'ouverture des portes trouvât plus de difficulté que par le passé auprès de Leurs Excellences de Solleure". Eine solche energische Sprache verfehlte ihren Zweck keineswegs und von nun an konnten die Boten wieder ungehindert passieren.

War offenbar hier der Rat im Fehler, so hatte dieser anläßlich der ersten Verlängerung der Pacht allen Grund, sich über das Benehmen der Fischer aufzuhalten. Der alte Vertrag lief nämlich 1706 ab, allein sie fühlten sich nicht bemüßigt, um eine Erneuerung ihres Rechtes nachzusuchen und entrichteten auch für die kommenden Jahre den gewohnten Pachtzins nicht mehr, trotzdem sie für den Postverkehr nach wie vor solothurnisches Gebiet benutzten. Dieses Verhältnis dauerte zehn Jahre, ohne daß sich je nur eine der beiden Parteien darüber aufgehalten hätte. Erst an einer Konferenz mit Bern, die im Januar 1716 in St. Niklaus begann, beschwerten sich die solothurnischen Abgeordneten über diesen merkwürdigen Zustand, „indem das Postwesen ein Regal, dessen Hingebung einer jeder Landesherrlich Obrigkeit billich zustehen solle, die Herren Fischer aber solches einige Jahre daher ohne Vergeldung in Ihro Gnaden Lande exerciert, als haben hochgedacht Ihro Gnaden geschlossen, die Sachen nicht länger hingehen zu lassen, sondern verlangen, daß nach proportion der betrettung Ihrer Landen umb das Regall mit Ihnen ein Willen geschaffet werde".[2]) Stadtvenner

[1]) P. A. Bd. I.

[2]) Akten Bern, Mißcellanea de anno 1670 usque 1737, Instruktion auf die St. Niklauserkonferenz, pag. 869.

Jost Glutz machte noch geltend, daß die chasse marée, welche auf ihrer Fahrt nach Basel, Solothurn und Olten passierte, sich weigere, von den zahlreich durchgeführten Waren und Eilgütern den verlangten Zoll zu entrichten. Die bernischen Delegierten fanden aber, daß dies ihren Stand eigentlich nichts angehe, sondern Fischer allein und daher kam man zu der Ansicht, daß ihm der Seckelmeister „nochmahlen in particular schreiben undt damit sie auff widerige fahl ohnfehlbar anlegenden Arrest nicht zu beklagen haben, für das letzte mahl warnen sollen".[1]) Fischer bestritt unverzüglich das Recht vom Eilgut Zölle zu erheben, die doch nur verkehrshemmende Wirkungen hätten.[2]) Über die Bezahlung des ausstehenden Pachtgeldes und den Abschluß eines neuen Vertrages sagte er jedoch nichts. Um aber trotzdem den verflossenen Zins zu erhalten, ordnete der Rat Repressalien an. Er verbot nämlich aufs strengste das dem solothurnischen Postbureau übergebene Geld den Verwaltern in Bern verabfolgen zu lassen. Zur Erledigung der entstandenen Zwistigkeiten setzte man auf den 9. November eine Aussprache fest. Die Fischer stellten hauptsächlich das Begehren, dass im neuen Vertrag nicht nur ihre Pflichten, sondern auch ihre Rechte genauer umschrieben würden „weylen aber nur Meldung geschieht von den Pflichten, so Uns obligen sollen, nichts aber von denen concessionen, so Lb. Stand uns zu gönnen gnädig geruhen möchte als nemmen wir die Freyheit, es werde Unser hoch. Herren schwer ermessen können, daß solches alls wohl clausuliert und in mehreren catensiones dem Traktat eingeruckt werde, sowohl zu löbl. Standts Sicherheit als zu Unserm Verhalt und Beruhigung notwendig seye".[3]) Die angeregte Zusammenkunft wurde aber noch hinausgeschoben und die Postpächter monatelang ohne jede Antwort gelassen. Inzwischen spielte sich ein ergötzlicher Kuhhandel ab. Finanzsekretär Schwaller, der die Korrespondenz besorgte, nützte die Gelegenheit aus, um von den Fischer, die im Oberland ausgedehnte Sennereien besaßen, portofrei einige Kühe einzuhandeln. So findet sich denn auch in den Briefen Fischers an die Regierung vom 30. Januar 1717 die Bemerkung: „Was die Küh anbetrifft, so ich vor denselben einkaufen lassen, so sind sie zwar theür im Preiß deß Ankaufs, allein die Ursach ist, daß ich an die Qualität des Briäntzerhorns Vieh gebunden war, da ordinari bei eintritt deß Winters dessen wenig als theür zu erkaufen ist. Die einte kostet den kauf L 20, die andere 18, weitherer kosten, weilen ich sie durch meinen eygenen Sennen habe aufsuchen lassen und anhero führen, ist nichts außgangen, ich wünsche nur, daß sie nach verlangen ausfallen und daß ich mehrere Gelegenheit habe demselben in der That zu contestieren, wie wahrhaftig ich bin".[4]) Erst am 6. August 1718 fand

[1]) R. M. 1716, pag. 106.
[2]) R. M. 1716, pag. 144.
[3]) P. A. Bd. I.
[4]) P. A. Bd. I.

die Konferenz statt zwischen Stadtvenner Sury, Seckelmeister Sury von Steinbrugg und dem bernischen Abgeordneten de Losca „d'une bonne famille d'ici que nous avons accoutumé d'employer dans nos plus importantes affaires".[1]) Sein Anerbieten war, für die verflossene Zeit tausend Franken zu bezahlen, für die neue fünfhundert, Herausgabe des arrestierten Geldes, Ersetzung des Wortes Posttransit durch Regal, Verleihung desselben wieder auf 15 Jahre statt der vorgeschlagenen 10, Erleichterung der Zollmaßnahmen mit vierteljährlicher Abrechnung und Bezahlung und Verbot der Stümpelboten. Der Rat war in einigen Punkten entgegenkommend. Er verlieh das Regal, nicht nur den Transit, für die verlangten 15 Jahre und behielt das Geld nicht mehr zurück. Bei der Behandlung der Zollfrage aber beharrte er auf seiner Meinung und von nun an findet sich in den Pachtverträgen die Formel, daß für die mit der Messagerie geführten Waren stets die Gebühren nach dem obrigkeitlichen Tarif gehörig bezahlt werden müssen. Auch das Verbot der Stümpelboten konnten die Fischer nicht durchsetzen. Was die Höhe des Pachtzinses anbelangt, so beschloß man: „als sollen sie für gemelte Zeit ab anno 1706—1716 zu unsern Handen paar ausrichten und bezahlen, namlichen vierhundert cronen unserer Währung, ab 1716 und für die künftige Jahr aber sollen die Herren Fischer uns jährlich zu einer billichen Erkandtnis dieses obrigkeitlichen Regals paar erlegen und bezahlen, zweihundert Kronen vorgeführte Währung".[2]) Wie dieses Geld seine Verwendung fand, erhellt aus dem Ratsprotokoll desselben Jahres: „Es haben Unsere Gnädigen Herren und Obern von iren Postmeistern Fischern wegen des Regals bezogenen 2000 Franken darinn die 1000 für das alte auch begriffen, einhundert Franken zu Handten der Kirchen zu Günsperg gewidmet, die übrige 1900 aber sollen inter präsentes auf die Sessel gelegt und inter präsentes abgetheilt werden".[3])

Von nun an wurde der Vertrag regelmäßig von 15 zu 15 Jahren mit derselben Familie erneuert, nie haben sich solothurnische Bürger um die Ausübung dieses Gewerbebetriebes beworben. Anläßlich des Abschlusses des Pachtübereinkommens von 1732 schlugen die Abgeordneten des Rates von Roll und Vallier Wendelstorf folgende Verbesserungen vor:[4])

„1. Wäre es vonnöthen, das ein jeweiliger postmeister sambt seinem bedientet beeidiget wurde, in welchem Eydt ihnen under anderen aufzutragen, das er und sein bedienter selbst die Briefe empfange und nicht durch andere durchsuchen lasse.

2. Damit nit alles Volch in die poststuben eindringen und hineinlaufe, welches ohnanständig und gefahr mitlaufe, das mitan

[1]) P. A. Bd. I.
[2]) P. A. Bd. I.
[3]) R. M. 1718, pag. 766.
[4]) P. A. Bd. I.

briefen entzweut und heimlich eingehoben werden, solte ein gätter gemacht werden, durch welches die briefen ausgetheilt und niemand in die poststuben hineingelassen werden solle.

3. Wäre es eine Komblichkeit, wann alle fuesbotten an einem orth logieren thäten, damit jedermann wüssen kunte, wo sie anzuträfen wären.

4. Wolle vonnöthen sein, das der Postcommis im Poststübli verbleibe als am Sonntag am Morgen von 6—7 Uhren, gleichförmig am Donnerstag, am Mittwoch Nachmittag von 5—7 Uhren, am Sambstag Nachmittag von 7—9 Uhren.

5. Wann ein brief zurück begehrt werde, sollte solcher nit herausgegeben werden, oder der postherr habe ein zeichen von dem Herrn, so solches begehrt, oder wüsse, daß der, so den brief zurückbegehrt, des Herrn bedienter sei.

6. Sollte der Brieftax getrülicht und vor dem posthaus angeschlagen werden, damit jedermann solches lesen und sich darnach zu halten wüsse."

Diese Anregungen fanden jedoch erst im Laufe der kommenden Jahrzehnte ihre Verwirklichung. 1733 bezahlte Fischer für das erste Jahr 400 Taler Zins, in den nachfolgenden jährlich 200. Von da ab hatte er für das erste Pachtjahr fast regelmäßig den doppelten Betrag zu entrichten. Fünfzehn Jahre später bezog der Rat 500 Taler und nebstdem mußte ihm der Pächter die Berner Zeitungen gratis zukommen lassen.[1])

Eine der bedeutendsten Verkehrsverbesserungen konnte 1742 erzielt werden, als das kaufmännische Direktorium in Basel gemeinsam mit Fischer eine regelmäßige Personenbeförderung zwischen Bern, Solothurn und Basel organisierte.[2]) Ihr kam nicht nur

[1]) R. M. 1747, pag. 840.

[2]) Aus der im Archiv der Oberpostdirektion (Postakten Band Basel) erhaltenen Bekanntmachung mögen folgende Stellen angeführt werden:

„Dem Publico wird hiermit wissend gemacht, daß injetzo zwischen Basel und Bern eine kommliche wohlgerichte Massageriekutschen zu 4 Personen etabliert, welche im Sommer alle Donnerstag morgens frühe und erstmals den 10. dieses Monats, im Winter aber am Mittwochen um Mittagszeit von hier abgehen von Bern auch jeweilen des folgenden Samstags mit denen allda tags vorher von Genff, Lyon etc. eingelangten Effecti zurückkehren und Sonntag abends wieder allhier eintreffen solle; vermittelst welcher Einrichtung dann künftigs diese Messagerie mit dem Abgang sowohl als der Ankunfft aller andern so in diese Route einschlagen, völlig quadrieren wird.

Ferners seiend zu desto mehrerer Begünstigung solch neuen Etablissements nicht nur die in denen bernischen Landen bis dahin bezogenen Zölle und zwar vor die Messageriegüter gantz allein auf die Helffte heruntergesetzt, sondern auch das Porto von denen Waaren und Ballots, so an Gewicht 50 Pfund übersteigen, proportionaliter um ein merkliches vermindert worden.

Zu jedermanns weiterer Kenntnis dienet auch, daß

Erstlich diejenige Personen, so in besagter Messageriekutschen einen Platz verlangen, sich wenigstens einen halben Tag vor dem Abgang in dem Posthauß darum anmelden und einschreiben lassen, auch zur Sicher-

lokale Bedeutung zu, sondern infolge der günstigen Anschlüsse in Bern nach Genf-Lyon und in Basel nach Frankfurt, stellte sie eine der wichtigsten Verbindungslinien dar. Am 10. Mai nahm diese neue Fahrpost den Betrieb auf. Sie verließ Basel im Sommer jeden Donnerstag, im Winter jeden Mittwoch Nachmittag; fuhr über den obern Hauenstein und erreichte Solothurn tags darauf, um in Bern am Freitag einzutreffen. Dort hatte der Reisende Anschluß nach Genf und Lyon, die Weiterfahrt nach Lyon dauerte noch ungefähr sieben Tage. Von Bern kehrte sie Samstag früh zurück und kam um 11 Uhr vormittags nach Solothurn, wo gerade das Mittagessen eingenommen werden konnte.[1])

Um den Verkehr auf diesem Kurs zu begünstigen, wurden die bisher bezogenen bernischen Zölle und der Tarif für den Warentransport bedeutend herabgesetzt. Bei der Passierung der Klus mußte jedesmal ein Zoll von 3 Batzen entrichtet werden.[2]) Neben dieser neuen Landkutsche bestand der zweimalige Botenritt nach Basel nichtsdestoweniger weiter.

---

heit ihrer Parole etwas hinterlegen müssen, da denn, wie aller Orten üblich, jederzeit die, so sich am ersten präsentieren den Vorzug und Vorsitz genießen sollen.

Zweitens, daß beidseitige Löbl. Postämter in Ansehnung eines allfälligen Verlustes von dene so ihnen eingelüffert und in der gewöhnlicher Messagerie Liste enthalten sein wird, wo weiter nichts als die Untreu oder Verwahrleistung ihrer Knechten zu respondieren gemeinet, dasjenige aber, was man force majeure oder Gottesgewalt und Herresmacht zu nennen pflegt, sie zu keiner Verantwortung binden solle. Und dann

Drittens, wann je durch Verschulden der Knechten etwas verlohren oder zu schäden ginge, der Eigentümer sich längstens innert denen nächstfolgenden zehen Tagen, von der Ankunft der Kutschen an beiden Orten anzurechnen, deshalb zu erklagen oder im Überbleibungsfall wegen dem ihme dadurch zuwachsenden Schaden keine Satisfaktion mehr zu gewarten habe.

Basel, den 1. May 1742. Directorium hiesiger Kaufmannschafft."

Die Passagiertaxen ergeben sich aus der beiliegenden Übersicht.

Von . . . nach Basel und umgekehrt	Preis für den Platz Livres	Sols
Genf	22	
Morges	21	
Lausanne	20	
Moudon	16	10
Payerne	14	10
Avenches	13	10
Morat	12	10
Bern	10	
Solothurn	7	
Von Bern bis Solothurn	3	

[1]) Neuer und alter Schreibkalender auf das Jahr nach der Gnadenreichen Geburt Jesu Christi 1743.

[2]) R. M. 1749, pag. 32 und 158.

Das Aufkommen der Personenbeförderung durch Wagen schädigte die Stadtreiter, da sie früher durch Auslehnen von Pferden und Begleitung diesen Verkehr besorgten. Ihr einst lohnendes Gewerbe verlor rasch an Bedeutung. Die wachsende Not zwang sie vor dem Rat „in tiefer Underthänigkeit vortragen lassen, welcher gestalten wegen theüre des fuoters ihrer Pferdt sie alljährlich für nambhaftes kosten die sie anbey wegen seit einiger Zeit uffgekommenen villen gutschen undt häuffigen Lecherpferde ohne zufälliger weiß damit etwas verdienen zu können, fast allzeit inbehalten müssen. Ihr die meiste Zeit wegnehmender Dienst verhindere sie den etwan habenden Professionen gebührend obzuligen, da underdessen das denselbigen zugelegte Salarium nicht erklecklich sey, sich absonderlich bey gegenwärtig theüren Zeiten, mit den Ihrigen anständig durchzubringen, weshalb sie um dessen Vermehrung demüthigst zu pitten genöthiget seyen".[1]) Die gewährte Zulage von vier Kronen schien jedoch ungenügend zu sein; denn einige Jahre später mußte die Regierung einschreiten, „da der eint und andere der Stadtreuthere mit keinem pferdt, wie sie doch schuldig, versehen sind, als ein M. die Häubter ersucht worden, ihren Reutheren zu bedeuten, das Ihro Gnaden bevelch, daß sie sich mit pferdten versehen, widrigenfalls hochsolche andere ohnbeliebige Mittel wider sie vorzunemmen gemüßiget würden".[2])

Mit der Postverwaltung hatte sich auch einmal der französische Ambassador in Solothurn zu befassen. Er selber erhielt seine Korrespondenzen von Paris durch Extrakuriere. Zweifelsohne wäre es zu gewagt gewesen, Schriftstücke von staatspolitischem Interesse der gewöhnlichen Post anzuvertrauen. So war ein amtlicher Bote rascher und zuverlässiger, und die eidgenössischen Orte hatten allen Anlaß, ihm ohne weiteres freien Durchpaß und Schutz zu gewähren. Es sind uns denn auch im Laufe der Untersuchungen nie Überfälle oder Angriffe auf Gesandtschaftskuriere bekannt geworden und die Ambassadorenpost hat keine Spuren in solothurnischen Archiven zurückgelassen.

1747 regte der Stand Zürich an, wegen des allzu hohen Portos der aus Frankreich kommenden Briefe an den Gesandten ein Vorstellungsschreiben zu richten. Um über die Klagen genau im Klaren zu sein, kam man überein, den Gegenstand an der gemeinen Jahrrechnung-Tagsatzung in Frauenfeld näher zu behandeln und lud die Regierungen ein, ihre Abgeordneten dementsprechend zu instruieren. Solothurn befahl seinen Deputierten „nicht minder mit übrigen löbl. Orten bedacht (zu) sein, daß der Exceß, so in Beziehung der hochen Taxen begangen wird, abgethan, und hierinnen die Billigkeit beobachtet, zumalen wo sie es nöthig finden, sollicitieren, daß remediert werde mit Beylaag eines Me-

[1]) R. M. 1741, pag. 1148.
[2]) R. M. 1758, pag. 633.

morials an den frantzösischen Ambassadoren."[1]) Nach reiflichen Beratungen übermittelten die schweizerischen Stände mit Ausnahme Basels, dem Gesandten ein Memorial, worin sie ihn baten, sich für die Heruntersetzung der allzuhohen Tarife zu verwenden. Auf diese Beschwerden hin wies er aber nach, daß die Taxen in Frankreich noch stets die gleichen seien, „da nun hierauf angenommen worden, die Behöcherung müsse in dem Postamt Basel vor sich gehen, zumahlen Zürich fernerweitig hiesige Gedanken über das Geschäft zu wüssen verlanget, wurde gerathen, weilen zweifelsohne die Sache noch mehr in reflexion gezogen werden, seye man nebst Danksagung vor die partizipation gantz geneigt alles mögliche zur Remedur hiesigen orths beizutragen".[2]) Nach dem Bericht des Ambassadors ergab sich, daß ein Brief von Paris nach Basel auf 11 sols und 3 cent. französischen Geldes zu stehen kommt, was in Schweizer Währung 3 Batzen und 3 Kreuzer ausmacht. Ein Brief von Basel nach Solothurn kostet 1 Batzen, was zusammen 4 Batzen 3 Kreuzer beträgt, hingegen forderte man in Solothurn gemeinhin 5 Batzen 2 Kreuzer, oft auch 6 Batzen, wenn nicht noch mehr. Diese Preisdifferenzen wurden lediglich dadurch verursacht, weil Basel für die Übermittlung von Hüningen nach Basel einen unverhältnisnismäßig hohen Aufschlag erhob. Auf die fortwährenden Klagen hin anerbot es sich dann, anstatt in Reichswährung sich mit Schweizergeld bezahlen zu lassen. Die Tagsatzung trat darauf nicht ein, sondern schlug vor, das Porto von Hüningen nach Basel, das bisher 4 Kreuzer betragen hatte, auf 2 Kreuzer herunterzusetzen.[3]) Das lehnte Basel jedoch ab mit der Begründung, daß der Bezug der Korrespondenzen von Hüningen ziemlich kostspielig sei. Als dies in Solothurn bekannt wurde, beauftragte der Rat seine Gesandtschaft auf die 1750 versammelte Tagsatzung den Basler Vorschlag ohne weiteres anzunehmen, wenn die dortigen Postverwalter aus dem Vertrag zeigen können, daß sie die Briefe wirklich in Hüningen abholen und dorthin bringen müßten. Könnten sie es aber nicht tun, dann sollte man mit den katholischen Orten versuchen, etwas besseres zu finden, nämlich den Weg durchs Bistum und dem Rat darüber ein Gutachten vorzulegen.[4]) Allein die Gleichgültigkeit der andern Stände vereitelte ein weiteres tatkräftiges Vorgehen. Zwar mußten die solothurnischen Deputierten 1751 noch einmal darauf dringen und sich mit den Ehrengesandten der katholischen Orte „unterreden und solche zu bewürthen",[5]) aber das Interesse für die Angelegenheit war verschwunden und Basel fuhr fort, aus der Vermittlung der französischen Briefe übersetzte Gewinne zu erzielen.[6]) Diese Frage fand ihre Lösung erst ein halbes Jahrhundert später.

[1]) K. B. 1747, pag. 105.
[2]) K. B. 1447, pag. 154/155.
[3]) K. B. 1749, pag. 178.
[4]) K. B. 1750, pag. 189.
[5]) K. B. 1751, pag. 163.
[6]) K. B. 1752, pag. 157.

Die Postgeschichte der folgenden Jahrzehnte trägt deutlich den Charakter des allgemeinen Zeitgeistes. Stehen wir denn nicht mitten in der Epoche, wo neues schaffendes, politisches und wirtschaftliches Leben idyllischer Schäferstimmung wich. Bei aller Würde und Feierlichkeit, mit der die Ratsherren ihre Obliegenheiten verrichteten, fehlte ihnen doch der rechte Ernst und Arbeitsgeist und je mehr der Amtsstil von „landesväterlichem Wohlwollen", von „reiflicher Erdauerung der Geschäfte", in „Ehrenkommissionen" troff, desto geringer waren die realen Leistungen. Jedem Geschäftlein maß man eine Wichtigkeit bei, die den Anschein erweckt, als ob sich diese Regenten von der peinlichsten Gewissenhaftigkeit hätten leiten lassen. Die geringen Erfolge der unendlichen Beratungen zeigen aber das gerade Gegenteil. Daneben gab es doch auch wieder tüchtige, über dem Durchschnitt stehende Staatsmänner, die ihre Aufgaben mit weitem Blick erfüllten. So bietet uns das 18. Jahrhundert das Bild eines Stillstandes, der manchmal für kurze Dauer durch tatkräftige Handlungen unterbrochen wurde. Diese Tendez färbte auch auf die Weiterentwicklung der Post ab, insofern der Rat als oberste Aufsichtsbehörde einen Einfluß ausüben konnte.

Der Verkehr der Regierung mit den Amteien bewerkstelligte sich zum großen Teil nicht durch die Post, deren Routen die entlegenen Orte nicht berührte, sondern durch Kuriere, Läufer und Weibel. Um 1775 vereinbarte die Obrigkeit mit einem Boten aus Dornach, daß er sich gegen eine wöchentliche Entschädigung von einem Gulden alle Montage in der Kanzlei zu Solothurn einzufinden habe, um die Korrespondenzen für die Vogteien Falkenstein und Thierstein abzuholen. 1778 beklagte er sich aber über seinen geringen Verdienst und forderte eine Lohnerhöhung, worauf der Rat den Akkord mit ihm aufhob und die obrigkeitlichen Missiven den Weibeln und Läufern zum Vertragen übergab.[1]) Ihre Botenlöhne machten aber bald derartige Posten aus, daß sich die Regierung nach drei Jahren gezwungen sah, zum vorigen Zustand zurückzukehren. Am 7. Januar 1761 gab sie den Vögten von Bechburg, Falkenstein, Dorneck, Thierstein und Gilgenberg bekannt, daß sie den Josef Zeltner zum Dornacher Boten gewählt habe, ihn beeidige und ihm ein wöchentliches Gehalt von einer Krone bezahle, wofür er aber, gemäß seinem Anerbieten, verpflichtet sein solle, sich alle Montage in Solothurn einzufinden und auf der Regierungskanzlei zu verbleiben, bis die Korrespondenzen für die Vogteien zum Empfang bereit wären. „Wann wir ihn also zur Versendung der obrigkeitlichen Brieffen und Acten an euch bedienen werden, und er solche gehn Falchenstein bey dem Weibel zu Balsthal ablegen thut Montag Abends oder Dienstag Morgens, gehn Bächburg allwegen Montag abends oder Dienstag morgens, bei Johann Pfluger in der äußern Klus ablegen solle, also werdet

[1]) R. M. 1778, pag. 459 und 460.

ihr selbige alldorten abhohlen lassen und hierwiederumb die Eurigen, so das Geschäft keine Eil erforderte, und kein periculum in mora wäre, allwegen den Sonntag dahin legen lassen, damit er selbige bei seiner durchreyß übernemmen und den Montag vor Rath einlegen könne. Gehn Thierstein auch allwochen Dienstag abends oder Mittwochen in der frühe einhändigen wird, da hingegen ihr ihme die Eurige allwochen den Sambstag abend oder Sonntag in der Frühe parat halten sollet.... Gehn Gilgenberg in dem Schloß Thierstein entweder Dienstag abends oder Mittwoch morgens ablegen solle, werdet also solche durch sichere Gelegenheit abholen lassen oder mit euren Nachbarn Ambtmann in Thierstein übereinkommen, daß er euch selbige so jemand auf eurer Ambtei sich bei ihme einfinde, zuschicken, hingegen aber die Eurige allwochen den Sambstag dahin senden sollen...."[1]) Auf diese Weise vollzog sich der Verkehr des Rates mit den nördlichen Vogteien unverändert während des ganzen Jahrhunderts. Daneben bestellte der Bote in den von ihm berührten Dörfern auch die privaten Briefe. Er durfte dies aber nur bis zur nächsten Poststation tun, wollte er nicht wegen Verletzung des Regals belangt werden. Die Korrespondenzen aus Dornach gingen natürlich auf das Postamt Basel, was viel einfacher war, als sie zuerst stundenlang nach Balsthal oder Solothurn tragen zu lassen. Das Botenamt vererbte sich fast regelmäßig vom Vater auf den Sohn und blieb somit traditionell in derselben Familie. Nur wegen fortwährender Nachläßigkeit wurde es ihr gelegentlich entzogen.[2])

Die Forderungen, welche die Ehrenkommittierten bei der dritten Pachterneuerung aufstellten, drangen in den folgenden Unterhandlungen nach und nach durch. Als 1751 Schützenhauptmann Franz Vogelsang zum Postverwalter gewählt wurde, hatte er folgenden, bei der Verpachtung von 1747 aufgestellten Diensteid,[3]) abzulegen: „Der Postverwalter soll loben und schweren der Kantonsstatt Solothurn Nutz und Ehren zu fürderen, Ihren Schaden zu wahren und zu wenden, dem Postwesen geflüssentlich zu warthen, an denen Posttägen zu rechter Zeit in der Schreibstuben sich einzufinden, die Briefen so auf die Post getragen werden, deßgleichen auch diejenige, so durch die Post ankommen, fleissig nach ihren Adressen zu verschicken: Den Brieftax nicht zu überschreiten: nicht zu gestatten, daß die Briefen durch Jemand wär es auch wäre in die Hand genommen und durchsuchet werden, damit nicht etwan die führende Korrespondentz anderen zum Nachteil entdeckt oder einige gefährden verübet werden: die briefen, so ab der Post abgehohlet werden, niemand als bekanden oder solchen Persohnen, so nicht verdächtig, auszuhändigen: und so ein Brief ab der Post zurückgefordert würde, solchen niemand als demjenigen, welchen solchen auf die Post gebracht oder aber

[1]) R. M. 1761, pag. 17—22.
[2]) R. M. 1773, pag. 400 und 1777.
[3]) Eydt-Buch; des Postverwalters Eydt vom 11. X. 1747.

herumben ein Schein oder Wahrzeichen auszuweisen hätte, gevolgen lassen. Und so ihme in briefsachen von Obrigkeit oder particularen etwas Heimlichkeit anvertrauwet wurd selbiges nicht zu offenbahren und alles dasjenige zu thun was eine getreue Verwaltung dieses Ambtes erfordern mag, getreuwlich, ehrbahrlich und alles ohne Gefahr". Das gleiche gelobte auch sein Gehülfe Büttiker, der zugleich städtischer Briefträger war.

Um die Bedienung des Postamtes in Solothurn besser einzurichten, verordnete der Rat 1762, daß

„1. fürderhin niemand mehr, wer es auch sein möchte, in das Poststüblein eingelassen, und die Briefe jederzeit durch die in der Türe befindliche Öffnung oder durch das Fenster eingelassen und hinausgegeben werden sollen.

2. Herr Postverwalter Vogelsang verpflichtet sei einen Commis, welcher, wenn immer möglich, einer hiesigen Burgerfamilie angehöre, zu halten und mit Ihro Gnaden Genehmigung anzunehmen.

3. Herr Postverwalter oder dessen Commis von dem ersten Tag des Monats Mai bis St. Verenentag zur Austeilung der in der Stadt angelangten Briefschaften des Morgens um 5 Uhr, von St. Verenentag an, aber bis wiederum 1. Mai um 6 Uhr des Morgens fleissig und unfehlbar in dem Bureau sich einzufinden haben; jene Briefe aber, welche des Abends mit der Post ankommen, durch seinen Commis ungesäumt an ihren Bestimmungsort vertragen zu lassen.

4. Wann ein Brief ankommen sollte, der offen wäre, soll dem Herrn Postverwalter bei seinem Eide verboten sein, selber zu lesen oder lesen zu lassen, sondern er solle gehalten sein einen unparteiischen Bürger herbeizurufen und einen solchen offen Brief in dessen Gegenwart mit dem eigens hierzu verfertigten Postinsigill zu verschließen und von einer solchen Versiegelung wie und wann, in wessen Gegenwart solches geschehen und woher ein solcher Brief angekommen, in einem eigens hiefür bestimmten Rodel Notiz zu machen und nachher den Brief an seinen Bestimmungsort abzuschicken, ferner sollen die Brieftaxen, wie auch die fremden Fußboten und wo dieselben ihre Einkehr nehmen bei der Poststube öffentlich angeschlagen werden."[1])

Nach achtzehnjähriger Tätigkeit als Bureauvorsteher starb Vogelsang. Da er eine Witwe mit drei Kindern hinterließ, ersuchte Stadtleutnant Baß den Rat, ihnen die Postdirektion weiter zu überlassen.[2]) Die Waisenbehörde, welche die Angelegenheit zu prüfen hatte, nahm keinen Anstand den Hinterlassenen das Amt

[1]) Von Burg, Geschichtliches über das solothurnische Postwesen.
[2]) R. M. 1769, pag. 299.

zu übertragen „jedoch in dem Verstand, daß es von keinem deren beystanden, sondern durch jemand ohnparteiisch versehen werden sollte".[1]) Daher hatten Stadtvenner und Seckelmeister mit Zuzug des Seckelschreibers Gibelin „einen tauglichen Ihro Gnaden angehörigen Burger, der namens derjenigen, denen das Postambt von denen H. Fischern wird übergeben werden, ausfindig machen und bestellen sollen mit dem fernern Auftrag, ihre klugen Gedanken walten zu lassen, wie etwan denen bishär in Versechung dieseres Amts eingeschlichenen Mißbräuchen vorgebogen und remediert werden könnte und solches nach ihrer Verrichtung halber Ihro Gnaden wiederumb einzuberichten".[2])

Als Postcommis wurde ein Bürger namens Losco angestellt; aber schon nach Jahresfrist mußte ihn Venner Glutz unter Androhung der Entlassung ermahnen, künftig die Taxen nicht mehr zu überschreiten und die Briefe geflissentlicher in die Häuser zu vertragen.[3])

Auch in dieser Zeit war die Sicherheit auf den Straßen noch mangelhaft. Am 19. November 1770 wurde der Postillon, welcher den Dienst zwischen Solothurn, Olten und Aarau besorgte, unweit Olten angegriffen und sein Felleisen verschleppt. Johannes Trog, Löwenwirt in Olten, fand dasselbe im Eich und konnte es einem von Bern gekommenen Extra-Boten übergeben. Dem Entdecker der Täter sprach man eine Belohnung von 100 Talern zu nebst Geheimhaltung seines Namens. Zur raschern Verhaftung wurde ihre Personalbeschreibung unter die Stadtpforten angeschlagen und die Vögte beauftragt, die nötigen Fahndungen vorzunehmen. So währte es nicht allzulange bis man den Schuldigen mit seinem Helfershelfer fand und sie ins Gefängnis nach Lenzburg bringen konnte.[4]) Dem Schultheißen von Olten schrieb der Rat: „Anmit aber thuen wir euch auftragen von Zeit zu Zeit besonders aber an Posttägen und bis auf weiteren von uns erhaltenen Befehl eine versteckte Patrouillen dasigen Endes machen zu lassen, welche alles verdächtige volch anhalten und euch zuführen solle, welche ihr dann so genau examinieren und uns harüber einberichten werden".[5]) Aber nach sieben Jahren am Mittwoch des 22. Juli, wurde der Postillon, als er von Aarau nach Önsingen ritt, fast am gleichen Ort wieder angegriffen. Nach seinen Aussagen erfolgte der Überfall durch zwei Kerle, da er aber bewaffnet war, konnte er sich mit Hilfe des Säbels losmachen. Der Schultheiß ließ den Tatbestand genau untersuchen und da stellte sich heraus, daß der Kurier die Reise betrunken unternommen hatte, auf dem Weg das Posthorn verlor und überhaupt nicht mehr wußte, was er tat.[6])

---

[1]) R. M. 1769, pag. 324.
[2]) R. M. 1769, pag. 325.
[3]) R. M. 1770, pag. 966.
[4]) R. M. 1770, pag. 887, 900—906, 917.
[5]) R. M. 1770, pag. 931.
[6]) R. M. 1777, pag. 668, 669.

Auf diesen Vorfall fand der Rat, „daß löbl. Stand die nötigen Vorkehren treffen werde, daß künfftig hier die Sicherheit hiesiger Lande durch betrunkene Leuth nicht mehr verschryen werdt".[1]) und er ermahnte die Pächter, „künfftig sich besser zu bedenken und zur Post solche Leuthe zu gebrauchen, die nicht betrunken, daher Ausschreitungen begehen, sondern solche Leuthe, deren Zeugnuß allenfalls im rechten zulässig seye."[2])

In der Nacht des 6. April 1782 überfiel man den Postknecht von Basel unweit Holderbank beim Lochrank. Der Amtmann von Falkenstein erhielt den Auftrag, ordentlich auszukundschaften „und daß auf die Entdeckung des Getäters, welcher die öffentliche Sicherheit in der Person eines postillons zu stören sich erfrecht eine recompens von 100 Gulden geschlagen sei".[3]) Trotz dieser Prämie blieben alle Nachforschungen erfolglos.

Das Kurswesen hatte seit der ersten Verpachtung und der Einführung der Basler Landkutsche keine nennenswerten Änderungen mehr erfahren. Erst im ausgehenden 18. Jahrhundert erachteten die Fischer den Zeitpunkt für gekommen, einige Neuerungen zu treffen, und zwar richteten sie ihr Augenmerk hauptsächlich auf die Verbesserung des Personenverkehrs. Nun wollten sie auf der Linie Bern-Solothurn-Basel anstelle der einmaligen Reisegelegenheit eine wöchentlich zweimalige einrichten. Sie begannen versuchsweise die Strecke Solothurn-Önsingen in Betrieb zu setzen. Am 28. Januar 1774 teilten sie dem Rat dieses Vorhaben mit und baten auch, dem neuen Postkurs die Stadttore in der Nacht zu öffnen.[4]) Die Obrigkeit weigerte sich jedoch, diesem Begehren zu entsprechen „wenn nun die Anzeig beschechen, daß mittlerweilen da dieses Schreiben im Pult lage schon zwei Monate lang dem Reitknecht die große Stattporten aufgemacht worden, so wurde erkandt, daß ein solches begehren dahingestellt sei und zu dieser Abenderung bis auf eine Gelegenheit oder bis zu Erneuerung des Postregals zugewartet werden solle".[5]) Erst nach der Verpachtung von 1776 gestattete der Rat die Einrichtung eines einspännigen Postwagenkurses. Zwei Jahre später faßten die Fischer den Plan, die Verbindung mit Basel durch eine mit drei Pferden bespannte Chaise zeitgemäßer zu gestalten, welche Solothurn jeden Mittwoch und Samstag passieren sollte. Als sie um die Genehmigung ihrer Neuerung nachsuchten, geschah es unter der ausdrücklichen Bemerkung, „daß diese Neuerung den Herren Fischer solang ihro gefällig und mit dem Beding gestattet sein solle, daß wenn die pferd bey dem Bureau gefudert werden, des Tags ihro Gnäd. Amtshauptmann, zu nachts dem officier auf der wache eine Liste derjenigen personen, welche durchfahren, eingehändiget

[1]) R. M. 1777, pag. 709.
[2]) R. M. 1778, pag. 35.
[3]) R. M. 1782, pag. 274 und 337.
[4]) P. A. Bd. I.
[5]) R. M. 1774, pag. 257.

werden solle."[1]) Vermittelst dieser neuen Diligence gestaltete sich die Fahrt viel rascher und bequemer.

Auch über den untern Hauenstein[2]) wurde eine Reisegelegenheit organisiert, welche die Städte Basel und Zürich zu verbinden hatte. Nach einigen Jahren fuhr die Kutsche allerdings über den Bötzberg nach Brugg und später nahm sie, der drohenden Zeitumstände halber, den Weg über Aarau.[3]) Sobald der Schultheiß von Olten die Errichtung der Zürcher Post vernahm, verlangte er vom Rat Verhaltungsbefehle wegen des Bezuges des Zolls zu Trimbach und Olten. Derselbe beauftragte die Zollkammer, ein Gutachten abzufassen, „indessen aber dahin bedacht zu sein, daß diesem neuen einzuführenden postwesen durch allzuhohen Zoll keine Hindernuß aufgelegt werde".[4]) Nachdem sich diese Behörde darüber beraten hatte, wurde den Vögten von Falkenstein, Gösgen und Olten geschrieben: „Wir erhalten den Bericht, dass von Bern nach Basel und von Basel gehn Zürich auch vice versa statt der post ein mit 3 Pferden bespannter Wagen wöchentlich einmal durch unsere Lande gehen werde. Ihr werdet euren Zollnern verdeuten, daß sie von diesen Wagen den gewöhnlichen Zoll beziehen sollen, damit aber diese neue Post Einrichtung nicht aufgehalten werde, solle er mit denen postadmodiatoren einen jährlichen Akkord trefffen, den Betrag wird unser Zollner zu Olten uns auf Rechnung bringen."[5])

Nicht geringe Aufregung und Bestürzung verursachte, infolge der kleinstädtischen Verhältnisse, die Mitteilung, welche Amtsschultheiß Tugginer in der Ratssitzung vom 13. Januar 1786 machte, nämlich, „daß die Postpächter von Bern den Gedanken hegen, eine fahrende Post von 16 Pferden und Stationen durch hiesige Lande einzuführen und in dieser Absicht bereits zu Basel unter der Hand die dort über diese Bedenken waltende Gesinnung aufgeforscht und auch hier Herrn Schmid zur Kronen bericht geben haben".[6]) Darauf wurde der Obrigkeit aufgetragen, „über dieses beginnen, welches in aller Absicht die bedenklich und wichtigsten Folgen für diesseitige Lande und Angehörigen haben ihre klugen Gedanken walten zu lassen, nötig findendenfalls ein Particular die Gesinnungen hierüber von Bern und Basel zu vernemmen was

[1]) R. M. 1778, pag. 519.

[2]) Dem untern Hauenstein kommt im 18. Jahrhundert für den Posttransit insofern eine geringe Bedeutung zu, als der Gotthardverkehr meistens über Zürich und von da über den Bötzberg oder durch das Fricktal ging. (Buser, op. cit.; pag. 47.) Der Korrespondenzaustausch zwischen Basel und Luzern wurde durch einen Luzerner Boten besorgt, der den Weg über Olten nahm, doch durfte er nur Briefe aus der Stadt Luzern mitnehmen.

[3]) Buser, op. cit.; pag. 42 und Privatarchiv von Fischer, Traktatenbuch, Bd. I; pag. 185—187.

[4]) R. M. 1778, pag. 470.

[5]) R. M. 1778, pag. 495.

[6]) R. M. 1786, pag. 19.

im fall, dieses Vorhaben durchgesetzt werden wolte, für hiesigen hohen ort gedeuliches vorzunemmen wäre, zu untersuchen".[1]) Von den Vögten zu Falkenstein und Gösgen begehrte man sofortige Aufklärung: „Da wir vernemmen, daß ohne unsere Einwilligung eine gantz neue mit der Ehrenfarb h. Bern versehene Post durch Olten und über den obern Hauenstein und in der Nacht wider zurückpassiert, wollen wir euch per expressum aufgetragen haben, schleunigst von allen denjenigen, so dies orts einige Kenntnuß haben möchten, zu vernemmen, ob die vorhin durch unsere Landen passierte bernische sowohl reitend als fahrende posten nichtsdestominder ihren ehevorigen weg neme".[2]) Der Schultheiß von Olten mußte schleunigst einberichten, ob die neue Post eine reitende oder fahrende sei und wie oft sie in der Woche den Weg durch seine Stadt nehme; auch schrieb der Stadtschreiber bei diesem Anlaß nach Basel um die nötigen Aufklärungen.[3])

Aus den von Gösgen und Olten eingeforderten Amtsberichten ergab sich, daß eine neue Post über den untern Hauenstein verkehrte, und daß die Herren Fischer mit der Briefpost nach Basel nicht mehr den Weg über Solothurn nahmen. Nachdem dies dem Rat zur Kenntnis gelangte, erklärte er sich bereit, eine außerordentliche Sitzung einzuberufen, insofern etwas wichtiges vernommen würde.[4]) Ein Schreiben von Olten berichtete noch über die zunehmende Frequenz des neuen Kurses, und daß nicht nur den Wirtsleuten, da er sich mit den vorbeifahrenden Reisenden nicht aufhalte, sondern auch dem Regal beträchtlicher Schaden entstehe.[5]) Basel erwiderte, „daß die über den untern Hauenstein reitende und fahrende Bernpost ohne gemelten Standesvorwissen und Bewilligung von einem dasigen Bürger veranstaltet und einige Stationen eingerichtet worden; deswegen weilen aber dieses Unternehmen mehrere Beschwerden alldort eingekommen diese Einrichtung eingestellt und verbotten worden".[6]) Von Falkenstein aber traf der Bericht ein, daß die Kuriere wie vormals in Balsthal die Briefe abgeben, die Postwagen nach Basel jedoch über Dürrmühle, Aarwangen und St. Niklaus fahren.[7])

Um was handelte es sich bei dieser die Ratsherren so aufregenden Angelegenheit? Da die Personenbeförderung nicht unumstritten unter das Regal fiel, organisierte ein Basler Bürger einen Postkurs über den untern Hauenstein, der aber infolge zahlreicher Beschwerden bald abgeschafft werden mußte. Was die Gerüchte wegen des obern Hauensteins anbelangte, so hatte die Fischersche Verwaltung die Anregung gemacht, die Stadt Solothurn mit dem

[1]) R. M. 1786, pag. 20.
[2]) R. M. 1786, pag. 20.
[3]) R. M. 1786, pag. 349.
[4]) R. M. 1786, pag. 370.
[5]) R. M. 1786, pag. 393.
[6]) R. M. 1786, pag. 379.
[7]) R. M. 1786, pag. 379.

direkten Baslerkurs nicht mehr zu berühren, sondern die Verbindung mit ihr durch Botenritte nach und von Balsthal zu bewerkstelligen. Allein Basel trat auf diese vorgeschlagene Änderung nicht ein, wobei wieder alles beim alten Zustand blieb.[1])

Große Unzufriedenheit rief auch die angekündigte Neuerung hervor, daß die Briefe nach Frankreich, welche bis dahin über Basel an ihren Bestimmungsort gelangten, nunmehr in Solothurn gestempelt und nach Bern befördert werden sollten. Sobald dies der Rat vernahm, setzte er eine Kommission ein, um die Sache zu untersuchen, welche dann zu dem Beschluß kam:

„1. Daß dem Postverwalter Affolter, welcher diesen Vorfall auf der Stelle pflichtmäßig an Seiner hohen Behörde anzuzeigen, unterlassen von M. H. g. Ehrenkommittierten, ein derber Verweis gegeben werden solle, mit verdeuten, wenn er sich in Zukunft im geringsten diesfalls nochmalen verfehlen und dergleichen Neuerungen nit alsogleich ahnden sollte, daß er Ihro Ganden hohe Ungnad auf sich ziehen würde. Daher soll

2. von der diesorts niedergesetzten Ehrenkommission aus, an das Postambt zu Basel geschrieben und schleunigst von dort vernommen werden, wie selbiges diese der Briefen halber seit ersten Tag dieser Monats von den Herren Fischern von Bern vorgenommene Neuerung ansehe und finde. Und zugleich

3. an das Postambt zu Bern, hierorts seye verordnet worden, daß die Briefen abseiten hiesiger briefpost von nun an nicht mehr auf Bern, sondern nidsich nachher Basel ihren ehevorigen Gang nehmen sollen, zu dem Ende M. H. g. Ehrencommitierten jemand Vertrauter ins Postbureau zur Aufsicht bestellen werden."[2])

Als dies Fischer bekannt wurde, zögerte er nicht, sofort zu antworten, daß von nun an alle nach Frankreich gehenden Briefe gestempelt werden müßten; die nach Lyon und den südlichen Provinzen bestimmten Postsachen hätten die kürzere Route über Versoix zu benützen. Daß aber auch die Korrespondenzen fürs Elsaß und Paris den gleichen Weg zurückzulegen hätten, sei einem Irrtum im Instruktionszirkular zuzuschreiben. Mit ihm habe ebenfalls das Postamt Basel die gleichen Maßnahmen zu treffen.[3])

Die Fischer schienen für die Bedienung der Strecke Aarau-Balsthal nicht gerade die zuverläßigsten Leute als Kuriere anzustellen. Im März 1787 wurde der Briefpostillon Samuel Marti vom Schultheißen zu Olten infolge wiederholten Unfugs verhaftet.

---

[1]) Buser, op. cit.; pag. 40. Dieser Versuch, die Stadt Solothurn zu umgehen und die Postwagen von Balsthal über Herzogenbuchsee nach Bern zu leiten, ist damit in Zusammenhang zu bringen, daß Bern diese Straße verbesserte, wodurch auch der Diligencenverkehr, infolge der neuen Fahrbahn, hätte rascher stattfinden können.

[2]) R. M. 1786, pag. 724.

[3]) R. M. 1786, pag. 751.

Nachdem er einmal auf den Landjäger in Starrkirch einen Pistolenschuß abfeuerte und zu Handen desselben in 20 Pfund Buße verfiel, hatte er nichtsdestoweniger „im hinunterfahren vor dem Amtshaus und zu wiederholten Malen seythär in der Dorfschaft zu jedermanns Schrecken trotz weis und aus höchst sträflichem Mutwillen nächtlicher weil solche Schüsse losgebrandt".[1]) Auf diese Vorfälle hin, ließ man ihn eintürmen. Nach Verbüssung seiner Strafe durfte er auf Befehl des Rates als Störer der öffentlichen Ruhe und Sicherheit nicht mehr als Postillon dienen.

1789 ereignete sich in Solothurn infolge der Zurückweisung eines obrigkeitlichen Schreibens ein origineller Postskandal. In Cadix befand sich ein Schweizerregiment unter dem Kommando des Solothurner Obersten Amanz Crutter, dessen Verhalten gegenüber seinen Offizieren bald Mißhelligkeiten und heftige Klagen verursachte. Nachdem dies zu Gährungen und Unruhen führte, fand die Angelegenheit durch Crutters Tot ihre Lösung.[2]) Als sein Ableben in Solothurn angezeigt wurde, schlug der Rat für die neu zu besetzende Stelle den alt Landvogt Urs Viktor Schwaller vor. Diesen Beschluß machte er dem spanischen Kriegsminister und Generalinspektor, Monseigneur Don Jeronino de Cavallero, in einem unter dem Staatssiegel an Le Combe, commissaire de guerre, adressierten Brief bekannt. Am 13. Dezember kam jedoch dieses Schreiben zurück, wobei die Postpächter meldeten, daß es das französische Bureau in Versoix nicht mehr habe weiters gehen lassen wollen, oder aber daß man seinen Inhalt angeben würde. Der Vorfall, welcher als Beleidigung aufgefaßt wurde, kam unverzüglich in der nächsten Ratssitzung zur Sprache. In der Beratung wurde erkannt, „daß diese Sache Ihro Gnaden und Herrlichkeiten Räth und Burgern, als von welchen das Geschäft abhängt, angezeigt und dahäro auf mondrigen Tag nach des Herrn Pfarrherren Meß in die höchste Versammlung gebotten werden sollen".[3]) Sie fand denn auch tags darauf unter Anwesenheit der Amtsschultheißen, Seckelmeister, Stadtvenner aller Räte und Bürger statt. Nachdem das zurückgekommene Briefpaket vorgelegt, das Register des solothurnischen Postverwalters, sowie die von den Pächtern an letztern gerichtete Note verlesen wurden, verliessen die Verwandten des zur Obersten Stelle Vorgeschlagenen und und die in französischen Diensten stehenden Offiziere und Söldner den Ratssaal, weil es sich um ein französisches Postbureau handelte, „damit ohnpartheyisch decidiert werde". Dann beriet man, was für Vorkehren zu treffen seien. Allgemein wurde befunden, den Rat zu veranlassen „allforderst die in dieser dépêche, welche fernershin unberührt nebst der Note wird aufbewahrt, enthaltene Schreiben auf gleichen fuess wiederum ausfertigen und sobald immer möglich durch sichere Weg an ihre Behörde abgehen zu

[1]) R. M. 1787, pag. 324.
[2]) K. B. 1788, pag. 14 und 90 ff.
[3]) R. M. 1789, pag. 1.

lassen. Weyllen anbey Ihro Gnaden und Herrlichkeiten Räth und Burger die Rückkehr gedachter Schreiben, als wodurch Hochdero Ansehen beleidiget ist, mit gleichgültigkeit nicht aufnemmen können, als wurden zugleich Wohlgedachte Mhg. die geheimbten ersucht, alles mögliche anzuwenden und keinen Kosten zu ersparen, damit der oder diejenige in oder außert Land entdeckt werden, welche diese Interception verursacht haben".[1]) Das Empfehlungsschreiben wurde in drei Exemplaren ausgefertigt und dem Minister auf verschiedenen Wegen zugeschickt mit der Bemerkung, nach Empfang des einen, die beiden andern zurückzusenden. Bald kehrten die Duplikate zurück und mit ihnen die Ernennung Schwallers zum Obersten in spanischen Diensten. Um aber dennoch zu erfahren, warum das erste Schreiben in Versoix zurückgewiesen wurde, fand man es am besten Jung von Vivis und Grossweibel Gerber auf das französische Postbureau abzuordnen und an Ort und Stelle über das Vorgefallene Bericht einzuholen. Sie konnten aber nichts anderes vernehmen, als daß dieses Paket um von Versoix nach Spanien zu gelangen, nach Paris gesandt worden sei, nachher aber von dort, da wegen seiner Größe die Deklaration des Inhaltes hätte beigefügt sein sollen und sie fehlte, nach dem Postreglement wieder zurückgeschickt worden sei. Eine mit Hauptmann von Roll in Paris geführte Korrespondenz bestätigte diese Auskunft mit dem Beisatz, daß, wenn man vorher bei Schreiben von gleichem oder noch größerem Umfang nicht dieselbe Genauigkeit beobachtet hätte, dies aus Unachtsamkeit geschehen sei. Das Ergebnis der Unterhandlung wurde Rat und Bürgern in einer außerordentlichen Versammlung mitgeteilt und diesmal begnügte man sich „bey solcher Bewandtniß und da eine nähere Erfahrung nicht zu erhoffen ist, dies Geschäft dahin zu stellen. Mhg. Jung von Vivis und Großweibel Gerber aber, welche im Laufe des Jänners, wo eine noch nie erhörte Kälte herrschte, diese Reis und Verhandlung über sich genommen haben, der gnädigste Dank gesagt."[2])

Brachte der erste Pachtvertrag zahlreiche Verbesserungen, so sollte das Postwesen durch dessen letzte Erneuerung unter dem ancien régime noch einige Änderungen erfahren. Bis dahin waren die Hauptkurse Bern-Solothurn-Balsthal, wo der eine nach Basel abzweigte und der andere nach Olten-Aarau mit Anschluss nach Zürich führte. Diese Verbindungen blieben jahrzehntelang unverändert, nur der Reiseverkehr brachte einige Neuerungen. Als die Pachtübereinkunft von 1776 ablief, beauftragte der Rat die zur Förderung des Wirtschaftslebens geschaffene Ökonomiekammer, mit Fischer neuerdings zu unterhandeln, „dabey auch den bedacht zu nemmen, dass die brieffen geschwinder als vorhin und um einen wohlfeilern Preis befördert werden mögen und an statt der bisher

[1]) R. M. 1789, pag. 4 ff.
[2]) R. M. 1789, pag. 378.

allzuniedrigen bezahlung von 200, jährlich 600 L und nebstdem beym Antritt 1000 L berner währung gefordert werden".[1]) 1792 wurden die Unterhandlungen zu Ende geführt und das getroffene Abkommen ratifiziert.[2]) Zum 7. Mal übertrug die Obrigkeit der Familie Fischer das Regal. Für die Bewilligung des Privilegs hatte sie jetzt eine jährliche Pachtsumme von 400 Solothurner Kronen zu bezahlen und übernahm die Verpflichtung, den Postbetrieb zeitgemäßer zu organisieren. Hauptsächlich sollte der Verkehr zwischen Genf, Waadt und Basel, Schaffhausen vermehrt werden. Um diesem Begehren entgegenzukommen, erboten sich die Fischer, ein drittes Ordinari zu schaffen. Während die beiden andern, wie gewohnt, den Weg über Solothurn nahmen, richteten sie das neue so ein, daß die Hauptkorrespondenz aus der West- und Ostschweiz die Route Burgdorf-Aarburg benützte und die Verbindung der Stadt Solothurn mit diesem Kurs durch einen Boten aufrecht erhalten wurde. Die gegenseitige Auswechslung der Briefe war ursprünglich in Kirchberg gedacht, erfolgte dann aber in St. Niklaus. Jeweilen am Sonntag und Montag hatte ein Bote den Gang zu machen. Zur Sicherung seiner Regelmäßigkeit erhielt er einen Laufzettel, auf dem die Stunde der Ankunft und des Abganges genau verzeichnet werden mußten.[3])

Der wesentlichste Vorteil, den der neue Vertrag brachte, bestand in der Umleitung der Pariser Briefe über Pontarlier. Schon lange versuchte der Rat im Verkehr mit Nordfrankreich eine Änderung eintreten zu lassen; denn die von dort kommenden Postsachen, welche über Hüningen-Basel gingen, wiesen oft beträchtliche Taxüberforderungen und große Verspätungen auf. Anläßlich der Beratungen reichte Fischer der Obrigkeit eine Gegenüberstellung der Zeitdauer des Marsches auf den drei in Betracht fallenden Routen ein.[4]) Sie betraf die Wege Basel-Hüningen, Pruntrut-Belfort und Neuenburg-Pontarlier. Dabei stellte sich heraus, daß die Beförderungsdauer der Briefe von Paris über Basel in der Regel 136 Stunden betrug, diejenige über Belfort 80 und über Bern 126. Umgekehrt brauchten die Korrespondenzen von Solothurn nach Paris über Basel ungefähr 108 Stunden, über Belfort 84 und über Bern 104 Stunden.

Somit wäre die kürzeste Verbindung über Belfort gegangen, allein für die Fischer fiel diese Route außer Betracht, weil die Posten im Bistum Basel unter fürstbischöflicher Verwaltung standen, und jene für die Benützung des Transites einen bestimmten Betrag hätten vergüten müssen. Sie ersuchten auch den Rat, ihnen die unmittelbare Besorgung der Pariser Briefe zu überlassen, da sie durch deren Vermittlung eine nicht geringe Einnahme erzielen

[1]) R. M. 1791, pag. 686 und 1460.
[2]) P. A. Bd. I und Privatarchiv von Fischer, Traktatenbuch Bd. I, pag. 188—202.
[3]) P. A. Bd. I.
[4]) P. A. Bd. I.

konnten und machten ihn darauf aufmerksam, daß, wenn er ihrem Anliegen nicht entspräche, sie kaum in der Lage wären, die zugestandenen Taxermäßigungen in Kraft zu setzen. Die Regierung war gewillt, dem Gesuch zu entsprechen. Um aber die etwas weitere Strecke über Pontarlier nicht noch durch Umwege zu verlängern, stellte sie die Bedingung, daß die Postgegenstände statt nach Bern geschickt zu werden, direkt über Biel nach Solothurn zu leiten seien. Das veranlaßte die Anstellung eines neuen Boten, der den Verkehr zwischen Solothurn und Biel zu besorgen hatte, welcher dann auch den dazwischen liegenden Gemeinden zustatten kam.[1]) Vermittelst dieses Kuriers konnten die Pariser Briefe in 96 Stunden geliefert werden, und zwar so, daß diejenigen, welche Paris am Montag, Mittwoch und Freitag mittags verließen, gegen Freitag, Sonntag und Dienstag in Solothurn eintrafen. In Pontarlier kostete jeder Brief 9 Sols und von da über Neuenburg und Biel noch 6 Kreuzer.[2])

Um auch von der französischen Postverwaltung die Bewilligung zu der getroffenen Änderung zu erhalten, richtete der Rat folgendes Schreiben an den Präsidenten der Generaldirektion, in welchem er ihm den verkehrspolitischen Zweck seines Gesuches auseinandersetzt:[3]) „Le retard qu'éprouvent les lettres de France qui nous arrivent par le bureau des postes de Bâle et la cherté du port ont souvent occasionné des plaintes de la part du public aux quelles il convient de remedier.

Le renouvellement du bail pour les postes de notre Canton que nous venons de conclure avec Mr. Fischer de Berne nous a paru une occasion favorable de procurer au public le redressement des ces griefs, qu'il a droit d'attendre de nous. A cet effet nous invitâmes M. Fischer de se joindre à nous pour vous prier de vouloir bien ordonner à ce qu'à l'avenir toutes les lettres, paquets etc. de Paris et route pour la Ville et le Canton de Soleure soient envoyées par le bureau de Pontarlier à raison de 9 sols la lettre simple depuis Paris à Pontarlier qui est le prix qu'a payé jusqu'ici le bureau de Bâle.

Cet arrangement est trop important pour le public et en même temps trop juste pour ne pas mériter également votre approbation et votre appuy, sur lesquels nous croyons d'autant plus de pouvoir compter qu'il n'a envue que le bien et l'avantage de ce service qui par nos relations journalières avec la France et les avantages réciproques mérite à tout égards votre attention et votre concours."

Die geplante Umleitung der Korrespondenzen konnte aber erst später durchgeführt werden.

Dergestalt ermöglichte der neue Pachtvertrag eine nicht unwillkommene Ausdehnung des Verkehrsnetzes.

---

[1]) R. M. 1792, pag. 88, 157, 699, 812.
[2]) P. A., Bd. I.
[3]) K. B. 1792, pag. 193, 194.

Neben der Fischerschen Post verkehrten stets noch der Freiburger, Luzerner und Delsberger Bote. Trotzdem letzterer noch im Pachtvertrag erwähnt wird, verlautet über ihn sonst nichts weiteres. Die beiden erstern hatten im Laufe der Zeit ihre ursprüngliche Reit- in eine Fahrpost umgewandelt. Der Freiburger Bote, der am Donnerstag Morgen abreiste, erreichte Bern am Mittag und setzte die Reise gegen Abend nach Solothurn fort, welches er am Morgen des andern Tages erreichte.[1]) Stets brachte er zahlreiche Korrespondenzen und Waren, sodaß sich der Rat bald genötigt sah, die Zollkammer zu beauftragen „den Freiburger Bodt, welcher je länger je mehr Last mit sich führt und dessen gefert wie eine Landkutsche anzusehen ist, behufs umb zu vernehmen was für gattungs Waren derselbe führe und über die Auflage, so demselben zu machen wäre, einen Projekt abfassen und vorlegen".[2])

Der Luzerner Botendienst wurde durch einen mit zwei bis drei Pferden bespannten Güterwagen besorgt, der neben dem Gepäck auch Reisende beförderte. Der Kurier reiste in Luzern jeden Mittwoch um drei Uhr nachmittags ab, war abends in Sursee, Donnerstag mittags in Zofingen, übernachtete in Langenthal und traf am Freitag mittags in Solothurn ein.[3])

Im Innern des Kantons vertrugen noch zwei von der Post unabhängige Läufer die Korrespondenzen. Der Dornacher Bote bediente wie immer die Vogteien des Schwarzbubenlandes nach der bereits erwähnten Dienstordnung. Im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts konnte er aber die ordentliche Straße über Zwingen wegen ihrer Korrektur nicht mehr benützen und mußte einen beschwerlichen Weg über die Berge nehmen; infolgedessen hatte ihm der Vogt zu Dorneck eine jährliche Zulage von einem Sack Korn und Haber zu verabfolgen.[4]) Auch die Amtei Gösgen hatte seit einigen Jahren einen ständigen Boten erhalten. Mauritz Fäßli aus Schönenwerd vertrug die mit der Post angekommenen Gegenstände in die zahlreich verstreuten Dörfer. Da er seines Amtes mit besonderer Treue und Genauigkeit waltete und die Missiven des Rates unentgeltlich überlieferte, erhielt der Schultheiß von Olten den Auftrag, denselben mit dem obrigkeitlichen Geleit zu versehen „der Anständigkeit und seiner eigenen Sicherheit willen".[5])

Wie es zu jener Zeit in Solothurn um den Reiseverkehr bestellt war, darüber gibt Eichler in seinem „Avis aux voyageurs suisses" Aufschluß. Wöchentlich zweimal fuhr eine Diligence von Bern nach Basel. Sie nahm aber nunmehr den Weg über Herzogen-

[1]) Eichler, Avis aux voyageurs suisses, pag. 26.
[2]) R. M. 1787, pag. 353.
[3]) Von Burg, Geschichtliches über das solothurnische Postwesen, ohne Quellenangabe.
[4]) R. M. 1796, pag. 1486.
[5]) R. M. 1797, pag. 546.

buchsee-Balsthal. Vielleicht wurde dort aus diesem Grunde die Anstellung eines Postverwalters notwendig. Aus frühern Jahren ist uns keiner bekannt geworden, doch ist anzunehmen, daß eine Ablage bestand, war doch Balsthal der Ort, wo der Aargauer Kurier dem Basler Boten die Zürcher Korrespondenz übergab und umgekehrt. Diese Fahrpost verließ Bern jeden Mittwoch und Samstag nachmittag, sodaß sie am Morgen des andern Tages in Basel ankam. Der Preis von Bern nach Kirchberg betrug 3 Livres 4 Sols, Herzogenbuchsee 5 Livres, 12 Sols, Balsthal 8 Livres und Basel 16 Livres; das Pfund zu zehn Batzen und den Sol zu zwei Kreuzern gerechnet.[1]) Der Verkehr von Bern nach Solothurn wurde durch „une bonne chaise de poste où il y a place pour un passager"[2]) aufrecht erhalten, die Bern Mittwoch und Samstag verließ und am andern Morgen um 4 Uhr von Solothurn zurückkehrte. Von Solothurn nach Basel reiste man am besten mit dem Fuhrhalter Ochsenbein, welcher jeden Montag morgens 5 Uhr von Neuenburg über Aarberg nach Solothurn kam, um am Mittwoch in Basel zu sein. Er besorgte nicht nur die Personenbeförderung, sondern nahm oft auch Gepäck und Korrespondenzen mit sich. Sobald dies die Fischer vernahmen, beschwerten sie sich beim solothurnischen Rat, „daß diese Neuenburger Landkutsche, welche mit Briefen, Geldsachen und Gepäcken beladen das Regal beeinträchtige"; worauf die Regierung durch die Ökonomiekammer diesen Unternehmer und den Wirt, wo er einkehrte, aufs strengste verwarnen ließ.[3]) In Basel hielt diese Diligence vor dem Gasthof zum wilden Mann. Donnerstag morgens trat sie die Rückreise an. Für die ganze Fahrt bezahlte man einen neuen Louis, für die Stunde 7 Batzen, wobei 30 Pfund Freigepäck mitgenommen werden durfte.[4]) Der obere Hauenstein war jetzt vom Reiseverkehr ganz verlassen, die Ordinariwagen von Basel nach Luzern gingen stets Dienstag und Freitag über Aarau und Zofingen.[5]) Somit wurde Olten umfahren, es erhielt die Post wöchentlich nur zweimal durch den Balsthaler Boten.

Die Verkehrsvermehrung, die der neue Pachtvertrag brachte, hatte zur Folge, daß dem alten gebrechlichen Postmeister Affolter das Amt zu beschwerlich wurde und er suchte bald den Rat um seine Entlassung nach. Als neuer Vorsteher wurde Anton Affolter gewählt, ein Verwandter des zurückgetretenen.[6]) Bei seinem Amtsantritt erteilte man ihm nachstehende Dienstanweisung, die zugleich zeigt, wie das Postgeheimnis im alten Solothurn von der Regierung selbst respektiert wurde: „zur Verhütung aller unordnungen künftighin gar niemand mehr als obrigkeitlich dahin (Post-

[1]) Eichler, op. cit., pag. 5.
[2]) Eichler, op. cit., pag. 26.
[3]) R. M. 1797, pag. 931.
[4]) Eichler, op. cit., pag. 13.
[5]) Eichler, op. cit., pag. 16.
[6]) R. M. 1793, pag. 705 und 758.

bureau) geordnete persohnen unter keinerley Vorwand den Eintritt zu gestatten. Auch werden Mhg. die geheimbten für jeden Posttag zwey Ratsmitglieder ernamsen, damit Wohldieselben biß auf fernere Verordnung allmahl ins postbureau sich verfügen, ohne ihre Gegenwart allda keine Briefe noch Gepäck abgeben, die verdächtigen aber zur Einsicht des geheimbden Raths von wohldenselben zuhanden gezogen werden".[1])

Im August 1795 mußte zwischen der Regierung und der Familie Fischer infolge besonderer Umstände noch ein Nachvertrag abgeschlossen werden. Sie weigerte sich nämlich, die 400 Kronen zu bezahlen und konnte der politischen Verhältnisse in Frankreich wegen die Pariser Briefe nicht über Pontarlier erhalten. Nach dem Spezialabkommen verpflichten sich die Pächter den Zins zur festgesetzten Zeit abzuliefern. Um die langerwünschte Änderung im Verkehr mit Frankreich zu erreichen, versprechen sich die beiden Kontrahenten gegenseitige Unterstützung. Bis von der französischen Postdirektion dazu die Bewilligung erteilt wurde, brauchte der Bieler Bote nicht angestellt zu werden, und die wenigen Briefe, die von Pontarlier herkamen, durften den Weg über Bern nehmen.[2])

Die vom Rat abgeordneten Mitglieder, welche die im Postbureau ankommenden Sachen zu prüfen hatten, blieben nicht ohne Arbeit. In allen Staaten und Kantonen begann es zu gären, das Volk war mit den herrschenden gesellschaftlichen und politischen Zuständen unzufrieden. Das regierende Patriziat, welches mit seinem Gottesgnadentum in der Meinung verharrte, alle Staatsgeschäfte allein leiten zu müssen, ließ die Zahl derer, die sich zurückgesetzt und verfolgt fühlten, von Jahr zu Jahr immer mehr anwachsen. Die Kampfwaffen dieser Unzufriedenen waren neue Staats- und Wirtschaftslehren, welche allen eine glücklichere Entwicklung verhießen. Durch Zeitungen und Schriften machten sie ihr politisches Programm bekannt und warben für ihre Ideen neue Anhänger.[3]) Zwar suchten die Regierungen diese Propaganda energisch zu verhindern und es mußte alles Erdenkliche ersonnen werden, um das Althergebrachte erhalten zu können. Daher waren keine Mittel zu schlecht, um den Zweck zu erreichen. Auch die Gnädigen Herren und Obern von Solothurn konnten sich diesem Geist nicht entziehen. Sie zeigten sich in der Unterdrückung verdächtiger Schriften keineswegs wählerisch und scheuten sich nicht, das Postgeheimnis gröblich zu verletzen. So wurden der Vogt von Falkenstein und der Schultheiß von Olten beauftragt, auf den Postämtern Balsthal und Olten nachzuforschen, was für Schriften einliefen und an wen dieselben gerichtet seien.[4])

---

[1]) R. M. 1793, pag. 6 und 7.
[2]) P. A., Bd. I.
[3]) Curti, Geschichte der Schweiz im 19. Jahrhundert, pag. 144 ff.
[4]) R. M. 1791, pag. 1148 und R. M. 1792, pag. 1396.

Allein was auch für Maßnahmen ergriffen wurden, sie alle erwiesen sich gegen die neuen Lehren und Anschauungen ohnmächtig, welche erfolgreich in die alten aristokratischen Staaten drangen. Die die Masse packende Idee von Freiheit und Gleichheit kündigte die Morgenröte einer anderen, bessern Zeit an.

Die bisherigen Untersuchungen zeigen zusammenfassend folgende Entwicklung: In Solothurn besorgten im Mittelalter den bedeutenderen Briefverkehr die von der Obrigkeit angestellten Läufer. Sie vermittelten ihn keineswegs nach vorausbestimmten Zeiten, sondern gingen nur, wenn sie einen Auftrag erhielten. Da der Bote individuell bestellt werden mußte, war die Vertragung kostspielig, und weil er den Weg vom Auftraggeber bis zum Empfänger ohne Ablösung zurücklegte, dauerte die Beförderung lange. Diese Läufer konnten von jedermann beansprucht werden; doch sollte man ihnen nicht mehr bezahlen als der Rat. So lange die Kultur an den Verkehr keine höheren Anforderungen stellte, genügte diese Organisation der Korrespondenzübermittlung.

Erst die Städteboten von Freiburg, Luzern, Delsberg und das Lyoner Ordinari sicherten für Solothurn den ersten regelmäßigen und vorausbestimmten Verkehr. Letzteres gewann in der Folge mehr und mehr an Bedeutung, bis die Verwirklichung der Regaltheorie ein allmähliches Abbröckeln der einheitlichen Post St. Gallen-Lyon verursachte. Bern ging in der Schweiz allen andern Ständen voran und übertrug die Ausübung des Regals seinem Seckelmeister Beat Fischer von Reichenbach, der nach den wichtigsten Städten Botenverbindungen organisierte. Um den Basler Kurs und die neue Brugger Post, die beide über solothurnisches Gebiet führten, sicherzustellen. suchte er ebenfalls in diesem Kanton um die Verleihung des Regals nach. 1691 wurde er zum Postmeister in Solothurn bestellt; von nun an durfte niemand außer ihm und den drei Städteboten den regelmäßigen Briefverkehr besorgen. Jetzt war er auch in der Lage, der Zürcher Post den Transit durch solothurnisches Territorium zu verweigern, sodaß das alte Lyoner-Ordinari nach langen Unterhandlungen seinen Endpunkt in Aarau hatte.

Während Fischer das neu erhaltene Regal als Mittel zur Sicherung bedeutender Kurse und zur Verdrängung der kaufmännischen Botenanstalt diente, brachte es Solothurn nicht zu unterschätzende Vorteile, da die Briefe, statt wie bis dahin einmal, nunmehr wöchentlich mindestens zweimal bezogen und befördert werden konnten.

Der Rat erneuerte den Pachtvertrag mit der Familie Fischer fast regelmäßig von 15 zu 15 Jahren, da sich nie Solothurner Bürger um die Ausübung dieses Privilegs bewarben. Die Postgeschichte der folgenden Jahrzehnte wird durch zahlreiche Anregungen zu Verkehrsverbesserungen und einigen Betriebsänderungen erfüllt. Von großer Bedeutung war namentlich die Einführung des Reisenden- und Warentransportes über den obern

und zeitweise über den untern Hauenstein. Für den Briefverkehr brachte das 18. Jahrhundert sowohl in Hinsicht auf billigere Taxen als auf Raschheit der Beförderung im wesentlichen keine Änderungen. Erst 1792 konnte mittelst der Errichtung eines dritten Ordinaris ein Fortschritt erzielt werden. Im übrigen bereitete das Nebeneinanderbestehen vieler Postverwaltungen, deren Organisation von Kanton zu Kanton verschieden war, sowie die Ungleichheit der Tarife und ihre oft willkürliche Anwendung der Entwicklung der Post ein gewaltiges Hemmnis.

ZWEITES KAPITEL.

Die kantonale und schweizerische Postorganisation während der Helvetik.

1798—1803.

Die Ausrufung der helvetischen Republik brachte für Staat und Wirtschaft grundlegende Umwälzungen. Wenn auch die Periode der Helvetik seit ihrem Beginn fast ohne Unterbruch von leidenschaftlichem Bürgerstreit erfüllt war, so kennzeichneten sich doch die kommenden Jahre durch die Versuche der Behörden, trotz aller Kämpfe zielbewußt an die Lösung der dringendsten Aufgaben heranzutreten.

Neben den staatspolitischen Angelegenheiten begann sich die Zentralregierung auch mit der Verkehrs- und Postorganisation zu befassen. Es war einleuchtend, daß sich in dem einen und unteilbaren Staat das Bedürfnis nach einer einheitlichen Regelung der Posten geltend machen mußte. Die Aufhebung der kantonalen Souveränität erleichterte diesen Schritt in erheblichem Maße.

Wie sich am Anfang die helvetischen Behörden fast ausschließlich mit äußerlichen Dingen befaßten, um erst nach und nach die großen Aufgaben zu vollziehen, geschah es ebenfalls mit der Frage einer zweckmäßigeren Verwaltung der Post. Den gegebenen Anlaß zum Beginn ihrer Vereinheitlichung bildete ein Reglement des Finanzministers über die Bekleidung der Angestellten. Diese versahen den Dienst immer noch in ihrer alten, mit den kantonalen Farben geschmückten Uniform, welche so an die vergangene kantonale Selbständigkeit erinnerte. Eine derartige Mißachtung der neuen Zustände rief die Opposition eines französischen Generals hervor, der bei den Behörden der Republik Einsprache erhob. Der Finanzminister zögerte nicht, der Aufforderung zur Abschaffung der alten Uniform Folge zu leisten. Am 5. Mai 1798 legte er dem Direktorium den Entwurf zu einer neuen Dienstbekleidung vor. Nach ihm fand sie für die fahrenden Postknechte folgende Regelung: Runder Hut mit einer 4½—5 Zoll hohen Kupfe, auf deren linker Seite die helvetische dreifarbige Kokarde steht. Der drei Zoll breite Sturm des Huts ist mit einem wollenen schwarzen Band eingefaßt. Eine schwarze Halsbinde, eine sächsischgrüne Postillonsweste mit Ärmel und einem offenen Kragen und Brustaufschlägen, auf den Ärmeln gelbe platte Knöpfe, ferner

ein rotes Westenfutter. Die Weste muß hinten aufgeschlagen und die Umschläge mit Posthörnern von gelbem Tuch versehen sein. Ein scharlachrotes Gilet, wohl übereinandergeschlagen und mit zwei Reihen gelben Knöpfen versehen. Eine nationaldreifarbene Schildschnur um den Leib, lange grüne Beinkleider und kurze Stiefel. Am linken Arm ein von rotem Tuch aufgenähtes Medaillon, in dessen Mitte das Symbol der helvetischen Republik und ein Kreis um dasselbe herum mit Buchstaben der Ort des Abganges und der Bestimmung der Postroute.[1])

Durch diesen ersten Schritt der Einmischung des Staates in die Verkehrsverwaltung war nicht viel getan. Wohl trugen nun die Bediensteten einheitliche Kleidung, aber das wesentliche, die Postrouten und Kurse, hatten noch keine Verbesserungen erfahren. Immerhin war man allgemein auf eine Zentralisation vorbereitet. Dies bewog einige Spekulanten in den Kantonen, wo das Postregal bisher nicht ausgeübt wurde, neue Unternehmungen von Diligencen und Postläufen einzurichten, um sie bei der kommenden Organisation mit Gewinn an den Staat abtreten zu können. Solchen Absichten trat das Direktorium durch einen Beschluß vom 30. Juni 1798 energisch entgegen, wonach jede neue Einrichtung einer Post, Messagerie oder Landkutsche der Genehmigung des Vollziehungsdirektoriums bedurfte.

Die Grundlage für deren Neuregelung bildete das entscheidende Gesetz vom 3. September 1798, dahin lautend: „Die Gesetzgebenden Räte, in Erwägung, daß das Postwesen in allen polizierten Staaten ein natürliches und notwendiges Staatsregale sei, verordnen:

1. Das Postwesen soll ein Staatsregale der helvetischen einen und unteilbaren Republik sein.
2 Das Gesetz soll das Nähere über die Organisation des Postwesens bestimmen."[2])

Nun war es zu einem eidgenössischen Regal erklärt worden, dessen weitere Verwaltung sich der Staat vorbehielt. Er hatte sich nur noch über die Form der Ausübung seines Rechtes zu entscheiden. Da wiesen sich ihm zwei Wege: der eine war die gewohnte Verpachtung, der andere der Regiebetrieb. Beide boten ihre Vor- und Nachteile. Die Wahl des erstern befreite den Staat von allen Verwaltungssorgen und sicherte ihm eine feststehende Pachtsumme; die Regie hingegen überband ihm die organisatorischen Aufgaben und ein finanzielles Risiko. Das Direktorium befaßte sich unverzüglich mit dieser Angelegenheit und frug die gesetzgebenden Räte durch Botschaft vom 29. Oktober 1798 an, ob das Postwesen ferner in Pacht vergeben ober aber in Regie betrieben werden sollte. Zur Prüfung des Gegenstandes wurde

[1]) Stäger, Das Postwesen zur Zeit der Helvetik, pag. 11.
Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, pag. 72.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. II, pag. 363 ff.

eine Kommission ernannt, die eine eigene Verwaltung und im ganzen Lande eine gleichmäßige, nur nach dem Verhältnis der Entfernung bestimmte Posttaxe einzuführen empfahl. Dieser Vorschlag rief bei der Beratung im helvetischen Senat große Meinungsverschiedenheiten hervor und es ist nicht ohne Reiz, die stattgefundenen Debatten zu verfolgen. Sie erklären uns am besten die damaligen Ansichten über die Bedeutung der beiden Verwaltungssysteme, weshalb man uns diese kurze Abschweifung zu gute halten möge. Das Kommissionsmitglied Zimmermann referierte in der Sitzung vom 3. November über den Zentralisationsantrag in zustimmendem Sinn:[1]) „Bis dahin waren die Posten sehr ungleich besorgt, in einigen Kantonen verpachtet, in andern geschah es durch eine besondere Verwaltung, da war die Taxe leicht, bei der Pacht sehr hoch. Die Notwendigkeit der Gleichheit hierein fühlen Sie, ein Kanton soll seine Briefe nicht wohlfeiler bezahlen als andere und nur das Verhältnis der Entfernung soll den Unterschied bestimmen ... ich kenne die Mißbräuche der Verpachtung, ich hatte vor der Revolution mit der bernischen Verwaltung zu tun und gewiß werden die Posten bei der Staatsverwaltung viel besser eingerichtet werden. Es ist auch deswegen nötig, weil viele Orte, die ihres Handels wegen wichtig sind, nur als Stiefkinder behandelt wurden. Pächter werden schwerlich so etwas unternehmen, wenn sie nicht den Gewinn schon in Händen haben und immer schauen sie hierin auf ihre Privatvorteile. Bis jetzt schwebte eine dichte Wolke über dem Postwesen, die Pächter suchten sie zu erhalten, nun wird Tag nötig und nur durch die Staatsverwaltung werden wir Licht bekommen. Die Pächter gewannen große Summen und nehmen wir an die Nation verlöre dies, so sind wir doch sicher, daß es nicht in die Tasche einiger weniger Personen kommt. Es kommt auf eine weise Wahl der obersten Behörden an und dann glaube ich, wird die Nation große Summen gewinnen und die Posten besser einrichten und man darf nicht zweifeln solche Leute in der Schweiz zu finden." Zimmermanns Ausführungen wirkten noch keineswegs überzeugend. Zwar anerkannte man allgemein die Nachteile des bisherigen Betriebes, doch scheute man sich, in einer Zeit politischer Krisen zur Regie überzutreten. In diesem Sinne meinte der Abgeordnete Koch,[2]) daß man den eingeschlichenen Mißständen abhelfen müsse, was sehr gut durch eine neue Pacht geschehen könnte, dadurch vermeide man, daß sich der Staat in ein finanzielles Risiko einlassen müsse: „Beschließen wir die Posten sollen durch Regie verwaltet werden, so können wir zugleich eine Million daran wenden, ich fürchte, wir seien es nicht im Stande ... Auch ist ausgemacht, daß ein Unternehmen dem Staat nie einträgt, was dem Privatmann. Pferde und Wagen werden teurer angeschafft, weil man dem Schmied

[1]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 567.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 568.

wohl will, sodaß ich glaube wir hätten am Ende des Jahres weniger als bei der Pacht." Ein eifriger Verfechter des Regiebetriebes fand sich in Muret. Gewandt versuchte er die geäußerten Bedenken zu zerstreuen: „Auch ich habe nichts persönliches weder gegen die Familie Fischer noch gegen einzelne ihrer Glieder, aber ich kenne Bern und weiß, daß selbst unter der alten Regierung die dasige Postverwaltung ein großer Skandal war, nur Familienkredit und Familiengeschenke konnten die alte Ordnung der Dinge immer erhalten. Sollten nun aber diese Mißbräuche auch in dem wiedergeborenen Helvetien stattfinden? Diese Mißbräuche aller Art, die besonders bei der Taxe der Briefe alle Begriffe überstiegen, sodaß zumal nicht einfache Briefe in ganz Europa solche Taxen bezahlten, dies kann unmöglich länger dauern. Wir bilden nur eine Familie, gleichförmige Verwaltung und nach Entfernung und Local berechnete gleichförmige Taxe muß stattfinden, sonst wäre eine konstitutionswidrige ungleiche Auflage vorhanden; können aber diese Mißbräuche bei fortdauernder Pacht gehoben werden?"[1]) Diese kräftigen Ausführungen versuchte der Kaufmann Fornerod durch die Darstellung abzuschwächen, daß die Staatsverwaltung immer kostspieliger arbeite als der Privatbetrieb. Seine Gedanken wurden jedoch bloß mit Gelächter aufgenommen, besonders als er erklärte: „man ist im Begriff mit dem Postwesen geradeso zu verfahren wie mit dem Zehnten. Übernimmt die Nation die Postverwaltung, so wird sie wenig oder nichts dabei gewinnen, sie wird viel eher verlieren, es wird eine allgemeine Dilapidation entstehen: alles wird befehlen wollen, niemand gehorchen. Dagegen würde die Pachtung die allergrößten Vorteile gewähren, es würde nur von den Behörden abhangen die gegenwärtigen Pachteinkünfte auf das Doppelte zu erhöhen. Nehmt ihr die Resolution an, so müßt ihr innert zwei Jahren wieder zur Pacht zurückkehren müssen, nachdem ihr Pferde, Wagen, Kapital ruiniert und die Posten desorganisiert haben werdet. Die gnädigen Herren von Bern verstunden das Rechnen besser als wir es noch verstehen, sie hatten vor der Verpachtung auch Verwaltung."[2]) Noch einmal wurden durch Pfyffer die Nachteile des Privatbetriebes klar gezeigt, daß nämlich „bei Pachten die Pächter immer ihr Interesse auf Unkosten des allgemeinen zu befördern suchen, immer werden sie einer einförmigen, zweckmäßigen Einrichtung des Postwesens Hindernisse entgegensetzen, immer werden Mißbräuche, Bedrückungen, Ungleichheiten vorkommen, immer werden nur wenige sich dabei bereichern und viele dabei leiden, so lange das Postwesen nur wenigen preisgegeben ist, unter der Regie ist niemand bei Mißbräuchen, niemand bei schlechter Bedienung interessiert, weil man hier nicht für sich selbst, sondern für die Nation verwaltet und wenn nur die Wahl tüchtiger, tätiger und recht-

[1]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 571.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 574.

schaffener Beamten getroffen ist, so steht weder Untreue noch Vernachläßigung zu besorgen und die Nation gelangt zur genauen Kenntnis des Ertrages des Postwesens."[1])

Diese Ideen wirkten überzeugend und der helvetische Senat genehmigte in der Schlußabstimmung mit allen gegen nur sechs Stimmen folgende vorläufige Organisation der Postverwaltung: „Die gesetzgebenden Räte, in Erwägung, daß die mannigfaltigen in die Postverwaltung eingeschlichenen Mißbräuche, sobald möglich aufhören müssen und es nur dann möglich wird diesen Mißbräuchen gänzlich abzuhelfen, wenn man die genaueste Kenntnis des außerordentlichen großen Details dieser Verwaltung besitzt, und dieselbe ungehindert und nach Gutfinden leiten und verbessern kann;

In Erwägung, daß es bei der durch die neue Ordnung der Dinge auch in vielen Punkten notwendig gewordenen neuen Einrichtung der Posten von der höchsten Wichtigkeit ist, daß dieser interessante Zweig der Staatseinkünfte und der öffentlichen Wohlfahrt, entfernt von allem Privateigennutz mit der größten Unparteilichkeit und nur mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse verwaltet werde;

In Erwägung, daß es für die Republik vorteilhaft ist, daß die Regierung sich die genaueste Kenntnis von dem Ertrag der Posten erwerbe, ehe das System der Pacht angenommen wird, wenn man es auch je in Zukunft annehmen wollte;

In Erwägung, daß es bei einer weisen und zweckmäßigen Bestellung dieser Verwaltung gar nicht wahrscheinlich ist, daß die Nation auch nur die Summen dabei aufopfere, welche bisher die Pächter als reinen Gewinn hinwegnahmen und die doch, auch wenn sie schon die Nation aufopfern sollte, unter Hunderte von Staatsbürgern bei einer Verwaltung verteilt würden, da diese Summen hingegen bei einer Pacht einigen Wenigen zufließen könnten und bis dahin immer nur einer Familie zugeflogen sind;

In Erwägung endlich, daß es den Grundsätzen der Konstitution angemessen ist, daß die so unverhältnismäßige und ungleiche Taxe in eine verhältnismäßigere und gleiche verwandelt werde, — nachdem sie die Urgenz erklärt —, verordnen:

1. Die Posten sollen in Zukunft von der Regierung durch eine dazu niedergesetzte Verwaltung besorgt werden.
2. Die Posttaxen sollen in ganz Helvetien auf einen gleichen und bloß nach Verhältnis der Entfernung und des weitern Laufes der Briefe, Gepäcke, Groups und dergleichen bestimmten Fuß gesetzt werden.
3. Das Vollziehungsdirektorium ist eingeladen den gesetzgebenden Räten zu seiner Zeit die Tabellen der Posttaxen zur Sanktion vorzulegen."[2])

[1]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 573.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 566.

Durch diesen Beschluß war die rechtliche Basis zum Regiebetrieb geschaffen worden. In der Folgezeit sollte es sich aber erweisen, daß er bedeutend leichter zu fassen als zu vollziehen war. Nach dem Erlaß des Gesetzes wurde eine Kommission ernannt, deren Zweck die Ausarbeitung eines Postreglementes war. Dieses konnte zwar noch nicht aufgestellt werden, dagegen sollte eine neue Kommission über die Organisation der Postkurse beraten. Um ihre Arbeiten zu erleichtern, lud sie die kantonalen Verwaltungskammern ein, die abgeschlossenen Verträge und Botenordnungen der beratenden Behörde vorzulegen. Der solothurnische Regierungsstatthalter erhielt im Oktober die Aufforderung, mit dem Fermetraktat und dem Tarif alle den Kanton durchlaufenden Postanstalten, die Nebenboten und Botenschiffe mit der Angabe ihrer Ankunft und des Abganges mitzuteilen.[1]) Im Dezember mußten die Unterstatthalter von Olten und Dorneck auf Verordnung des Finanzministers vom 23. November ein Verzeichnis der im Kanton sich befindenden unabhängigen Boten und ihrer Taxierungen samt einem Zeugnis über ihre Aufführung übermitteln.[2]) Das verlangte Namensverzeichnis sandte man am 8. Dezember an Finsler: „Ihrer Verordnung vom 23. November zufolge erhalten Sie hier nachstehend das namentliche Verzeichnis der in unserm Kanton sich befindlichen unabhängigen Boten und ihrer Taxierungen. Namen der Boten des Distrikts Olten: Mauritz Fäßli und Josef Hildibrand, beide von Schönenwerd. Ersterer fährt nur bis Schönenwerd; der letztere aber bis nach Zürich. Ihre Taxen sind je nach der Schwere der Briefe. — Distrikt Dorneck: Josef Gasser von Dorneck-Dorf. Dieser fordert für einen Brief von Solothurn nach Dorneck, eine Distanz von 12 Stunden, 1 Batzen und 2 Kreuzer. Die Taxe der Pakete wird nach der Schwere der Gegenstände berechnet."[3])

Diese Erhebungen sollten die mangelhaften Kurse erkennen lassen, denen bei der kommenden Neuorganisation abzuhelfen wäre. Nachdem sich die eingesetzte Postkommission damit beschäftigt hatte, zeigte es sich, daß bei der herrschenden großen Meinungsverschiedenheit die Aufstellung eines einheitlichen Projekts ein Ding der Unmöglichkeit war und man unterbreitete dem Finanzminister drei verschiedene Vorprojekte. Ihr wesentlicher Unterschied bestand darin, daß das eine auf der bisherigen Organisation aufbaute, während die beiden andern der Zentralverwaltung mehr oder weniger Kompetenzen zuwiesen. Vom 3. Januar datiert dann nachstehender Direktorialbeschluß betreffend die Organisation der Postverwaltung:

„1. Im Hauptort der Republik soll eine Zentralverwaltung der Posten niedergesetzt werden.

[1]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 392.
[2]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 455.
[3]) K. B. 1798.

2. Diese Verwaltung kann noch zwei oder drei Bureau für die Rechnungsablagen errichten, die jedoch als bloße Abteilungen der Zentralverwaltung angesehen werden sollen.
3. Diese Verwaltung wird aus fünf Mitgliedern bestehen, von denen einer der Oberrechnungsführer, ein anderer Kassier und ein dritter herumreisen wird, um die Rechnungen zu untersuchen.
4. Ein jedes Bureau der Rechnungsablagen soll aus drei Mitgliedern bestehen, unter denen eines Rechnungsführer und ein anderer Kassier sein wird.
5. Die allgemeine Verwaltung wird jedem Bureau der Rechnungsablagen die Postämter bestimmen, welche demselben ihre Rechnungen nebst dem Betrag ihrer Einnahmen einsenden sollen.
6. Es sollen dreifache, zweifache und einfache Postämter oder Postbureaux eingerichtet werden.
7. Diejenigen Bureaux, welche bloß zur Verteilung, zum Empfang, zur Weiterlieferung bestimmt sind, werden einfach, die der Taxation zweifach, und wenn diese letztern den Transitbriefen zur Zentralablage dienen, dreifach sein.
8. Alle diese Postbureaux werden der Zentralverwaltung oder einer ihrer Abteilungen ihre Rechnungen ablegen.
9. Nach Verlauf jeden Monats sollen sie den Ertrag ihrer Einnahmen in die ihnen angewiesene Kasse liefern.
10. Das Nationalschatzamt wird über den Reinertrag verfügen.
11. Für die Beurteilung der in Rücksicht der auf die Postverwaltung sich erhebenden Klagen oder Streitigkeiten werden zwei Richter ernannt."[1])

Das Postwesen hatte seine Regelung gefunden. Die Hauptinstanz war eine Zentralverwaltung mit fünf Mitgliedern. Ihr waren die fünf Kreisverwaltungen unterstellt, die sich auf die Orte verteilen, welche von jeher für die Post von besonderer Bedeutung gewesen waren; nämlich Basel, Zürich, Schaffhausen und Bern. Letzteres umfaßte die Postpacht der Familie Fischer, die in der Folgezeit eine besondere Stellung einnahm. In den andern erwähnten Kreisverwaltungen konnten die Postgesetze und die Regie, soweit es die kriegerischen Wirren ermöglichten, durchgeführt werden. Die bernischen Pächter aber vermochten es kraft ihrer Machtstellung durchzusetzen, daß die erlassenen Anordnungen des Finanzministeriums für ihre Verwaltung nicht ausgeführt wurden und leisteten allen Liquidationsversuchen energischen Widerstand.

Wenden wir uns kurz den Bestrebungen der helvetischen Regierung zu, die sich bemühte, die statuierten Gesetze auch auf die bernischen Pächter auszudehnen, so finden wir, daß es den gesetzgebenden Räten sehr bald auffiel, daß die Beschlüsse vom 3. Sep-

[1]) Strickler: Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 900.

tember und 15. November 1798 für die Fischer'sche Postpacht wirkungslos blieben.[1]) Auf den verlangten Aufschluß über das Verhalten des Direktoriums legte Minister Finsler die Unmöglichkeit der Ausführung der betreffenden Dekrete dar. „Der Staat hätte wenigstens 1'200'000 Franken bedurft, um alles Betriebsmaterial anzuschaffen und die Verwaltung technisch gut einzurichten. Hätte man auch diese Mittel bei der Hand, so wäre es doch höchst unklug in einem so bewegten Zeitpunkt, wo der Ertrag der Post durch verschiedene Umstände sehr herabgedrückt sei, ein solches Unternehmen zu wagen, zumal leicht ein erheblicher Teil dieses Verwaltungszweiges an Fremde übergehen könnte."[2]) Daher entschlossen sich die gesetzgebenden Räte, den Aufschub der vollständigen Zentralisation der Postregie bis zum Kontinentalfrieden gutzuheißen. Immerhin wurde das Finanzministerium eingeladen, über die verpachteten sowohl als auch über die direkt verwalteten Postämter die strengste Aufsicht auszuüben.[3]) Nachdem der Kontinentalfrieden den kriegerischen Ereignissen ein Ende bereitet hatte, erachtete man den Augenblick zur Aufhebung der Fischer'schen Postpacht als für gekommen. Am 10. Oktober 1801 wurde der grundlegende Beschluß über die Auflösung der Pachtverträge mit der bernischen Verwaltung behufs Durchführung der Postregie gefaßt. Er lautet: „In Erwägung des Gesetzes vom 16. Wintermonat 1798 nach Anhörung seines Finanzministers über ein Memorial der Bürger Fischer, Postpächter in Bern, beschließt:

1. Die bisher von den Bürgern Fischer pachtweise verwalteten Posten in den Kantonen Wallis, Luzern, Freiburg, Bern, Solothurn, Oberland, Aargau und Leman sollen vom 1. Jänner nächstkünftig an, unmittelbar von der Zentralverwaltung für Rechnung des Staates verwaltet werden.
2. Die Bürger Fischer werden der Zentralverwaltung spätestens bis 15. Wintermonat alle, sowohl mit den einheimischen als fremden Postämtern oder Verwaltungen abgeschlossenen Traktaten, welche auf die helvetischen Posten Bezug haben und alle ihre Akkörde, Konventionen und Instruktionen mit und für ihre Angestellten oder Unternehmer originaliter gegen Empfangsschein ausliefern.
3. Bis den 1. Wintermonat, oder womöglich noch früher, werden die Bürger Fischer der Zentralverwaltung ein vollständiges Verzeichnis ihres dem Postdienst gewidmeten beweglichen und unbeweglichen Eigentums, welches sie dem Staate zu überlassen gedenken, eingeben und sofort mit demselben sowohl wegen dem Preise, als wegen der Bezahlungsart nach Billigkeit und dem wahren Werte der zu überlassenden Gegenstände übereinkommen.

---

[1]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. VI, pag. 119.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. VI, pag. 118/119.
[3]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. V, pag. 1153.

4. Die Bürger Fischer werden in dem Augenblick der Übergabe ihrer Pachtung der Zentralverwaltung auch alle auf dieselben Bezug habenden Skripturen und Bücher, nebst den Ausschußgegenständen vom 1. August 1793 an bis auf den 1. Januar nächstkünftig gegen förmlichen Empfangsschein abliefern. Unter diesen Skripturen und Büchern soll jedoch alles dasjenige nicht begriffen sein, was nur auf die Privatangelegenheiten der Pächtergesellschaft insgesamt oder irgend eines ihrer Mitglieder insbesondere Bezug hat.
5. Der Finanzminister wird die Bürger Fischer unverzüglich einladen, ihm ihre Forderungen wegen gütlicher Abtretung der beiden Postkurse durch das Neuenburgische nach Pontarlier und von dem Simplon durch das Cisalpinische nach Mailand schriftlich vorzulegen und nach besonderer Vorschrift mit ihnen über diese beiden Gegenstände in Unterhandlung zu treten."[1])

Aber auch dieser Beschluß gedieh nicht bis zur Vollziehung; denn die Fischer erhoben energisch Protest und seine Ausführung wurde hinausgeschoben und schließlich sistiert. Man kam zur Einsicht, „daß jeder Vertrag zwischen dem Staat und den Particularen von den erstern, sowie an den letztern soll beobachtet und erst nach gütlicher Übereinkunft oder richterlichem Entscheid über die von einem Teil dem andern zu machen habenden Entschädigung aufgehoben werden kann."[2]) So bewirkten die Unsicherheit der Zeiten und die hohe Ablösungssumme, daß trotz der gesetzlich anerkannten Regie, die Familie Fischer den Postbetrieb weiter besorgte. Das helvetische Direktorium und die kantonalen Verwaltungskammern suchten sie lediglich zu einer bessern Organisation des Verkehrs und der Ablieferung des bisher in ihrem Verwaltungskreis an die Kantone abgeführten Pachtzinses an die Staatskasse zu bewegen. Die rege Einwirkung des Direktoriums machte sich für die Kantone in wohltuender Weise geltend. Aufrichtig war es bestrebt, die Postkurse weiter auszugestalten, um der Unregelmäßigkeit und Willkür ein Ende zubereiten.

Auch die solothurnische Verwaltungskammer begann sich auftragsgemäß näher mit dem Postwesen zu befassen. Bei der Prüfung des Rechnungsabschlusses stellte sich am 8. September 1798 heraus, daß Fischer für die Admodiation noch 400 Franken schuldig verblieben sei, worauf beschlossen wurde, ihn zur Entrichtung dieser Summe einzuladen.[3]) Wichtiger als diese Zahlungsaufforderung erwiesen sich einige Änderungen im Kurs- und Botendienst. Am 31. Oktober 1798 erhielt der Regierungsstatthalter einen Beschluß des Vollziehungsdirektoriums, des Inhaltes, daß die Boten,

[1]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. VII, pag. 609 ff.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. VII, pag. 610.
[3]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 288.

welche auf den Straßen, wo anerkannte Diligencen fahren, abgeschafft werden sollten.[1]) Wären in Solothurn Postkutschen nach Dorneck und Schönenwerd eingerichtet gewesen, so hätte diese Verordnung die Aufhebung der dortigen Botenstellen verursacht. Dagegen mußte der Kurier von Luzern nach Solothurn sistiert werden. Auf Verwenden von Minister Finsler richteten die Fischer im November einen Postwagenkurs von Bern über Solothurn nach Olten ein, der jeden zweiten Tag nach Olten verreisen und am selben Abend wieder nach Bern zurückkehren sollte.[2]) Allein, so notwendig eine solche Verbindung auch gewesen wäre, konnte sie jedenfalls der hohen Kosten wegen doch nicht durchgeführt werden. Der Wagen wurde bald durch einen Fußboten ersetzt. Um diese Stelle bewarb sich Leonz Müller gegen 50 Batzen für den Kurs.[3]) Die Verwaltungskammer mußte denn auch Finsler melden „wir zeigen Ihnen hiermit an, daß wir einstweilen einen Fußboten bestellt haben, der die Briefe nach Olten trägt und was durch die Basler Diligence ankommt, nach Solothurn überbringen wird".[4]) War nun ein regelmäßiger Verkehr nach Solothurn mit Anschluß an Basel und Luzern gesichert, so machte sich das Bedürfnis geltend, den Privatboten von Luzern abzuschaffen. Dies geschah durch Beschluß vom 17. Januar 1799, dahin lautend: „Das Vollziehungsdirektorium um den Dienst der Posten in Helvetien in gute Ordnung zu bringen und der Regie das ihr durch das Gesetz beigelegte ausschließliche Vorrecht zu sichern, beschließt:

1. Die Boten von Luzern nach Solothurn, Basel und Konstanz sowie alle andern, die nicht anerkannt sind, sollen abgeschafft werden.
2. Die, welche dem gegenwärtigen Verbote zuwiderhandeln würden, sollen mit der Strafe belegt werden, die ein späteres Gesetz bestimmen wird.
3. Dem Finanzministerium ist die Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses aufgetragen, der in das Tagblatt der Gesetze eingerückt werden soll."[5])

Diese Verordnung vermochte einige Boten zu entfernen, die der Postverwaltung eine unerwünschte Konkurrenz bereiteten. Aber auch die anerkannten Kuriere versuchten noch oft, Briefe auf eigene Rechnung zu vertragen, anstatt sie den Bureaux zu übergeben. Aus diesem Grunde sah sich der Regierungsstatthalter von Solothurn veranlaßt, die sich im Kanton befindenden Angestellten vor die Verwaltungskammer einzuladen und sie bei Ver-

[1]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 397.
[2]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 423.
[3]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 445, 494 und 515.
[4]) K. B. 1798.
[5]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. III, pag. 947.

lust ihrer Stelle aufs schärfste zu ermahnen, keine Briefe mehr von Partikularen anzunehmen, da der Nationalpostregie dadurch ein zu beträchtlicher Schaden erwachse.[1])

Der erwähnte Versuch zur Einführung einer Diligence von Bern über Solothurn nach Olten, blieb einer der wenigen Einmischungen der helvetischen Behörden in das solothurnische Postwesen, das von der bernischen Verwaltung in gewohnter Weise besorgt wurde. Natürlich ist zu bedenken, daß die kriegerischen Verhältnisse mit der Okkupation durch die Franzosen keineswegs einen ungestörten Betrieb ermöglichten. Dieser Umstand machte sich gar bald in der Requisition der Postpferde geltend. Im März 1799 zeigte der Kriegsminister Toussaint in einem Schreiben an, daß der Generalpostdirektor der französischen Armee, infolge der Truppenbewegungen, genötigt gewesen sei, die Pferde, die in Olten waren, bis nach Zürich zu gebrauchen. Daher lud er die Verwaltungskammer ein zu verfügen, daß künftig in Olten für die Feldpost des französischen Heeres vier Requisitionspferde bereit sein sollen.[2]) Für den gemachten Gebrauch mußte sie für ein Pferd für eine Station 30 und für den Führer 10 Sols bezahlen.[3]) Auch in betreff der Portofreiheit wußten sich die Franzosen zahlreiche Vorteile zu sichern. So meldete Rouhière, commissaire ordonnateur en chef, der Verwaltungskammer in Solothurn, daß die Briefe und Pakete, die, wenn sie aus der Schweiz an die französischen Generäle und Kommissionen oder von diesen an das helvetische Direktorium und andere Autoritäten adressiert seien, nicht taxiert werden sollten.[4]) Der französische Gesandte erhielt die Vergünstigung, daß seine Effekten, welche nach Luzern gehen sollten, zollfrei seien, worauf die Zöllner in Balsthal und Olten besonders aufmerksam gemacht wurden.[5]) Während der Kriegswirren aber war die Postbeförderung oft gehemmt, sodaß sich das Direktorium genötigt sah, eine Verordnung zum Schutz des Boten- und Postverkehrs aufzustellen. Eine solche Regelung war nicht mehr zu umgehen, da die Sicherheit der öffentlichen Straßen in den bewegten Kriegsjahren und das Reisen der Kuriere zu Fuß und Roß äußerst gefährdet waren. Um sich gegen die Angriffe verteidigen zu können, rüstete man letztere mit Säbeln und Pistolen aus, die Boten zu Fuß mit Lanze und Pistole. Von den Waffen konnte beim ersten Angriff Gebrauch gemacht werden; auch durften die Postillone zum weitern Schutz von den Gemeinden Bedeckung verlangen, um das Reisen sicherer zu gestalten.[6])

---

[1]) Protokoll der Verwaltungskammer 1799, pag. 421.
[2]) Protokoll der Verwaltungskammer 1799, pag. 230.
[3]) Ebenda.
[4]) Protokoll der Verwaltungskammer 1798, pag. 133.
[5]) Ebenda.
[6]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. IV, pag. 803 und 804.

So griffen die militärischen und politischen Umstände in einschneidendem Maße ebenfalls in den Verkehrsdienst ein, und sie machten oft die Arbeit des Direktoriums illusorisch. Die innern Unruhen und Aufstände nahmen im neuen Jahrhundert bald das ganze Interesse der Regierung in Anspruch, sodaß sie gezwungen war, nach und nach von der weitern Durchführung ihrer wirtschaftspolitischen Aufgaben im allgemeinen und der Verkehrsorganisation im besondern abzusehen.

DRITTES KAPITEL.

Die Übergabe der Post an die Kantone. Betrieb und Verwaltung während der erneuerten Pacht.

1803—1833.

Die von Napoleon erhaltene Verfassung vermied den straffen Einheitsstaat und kam den lokalen Eigenarten der Kantone entgegen. Daher mußten ebenfalls die Zentralisationsbestrebungen im Verkehrswesen ihre vorläufige Beendigung finden.

Unter der Mediationsakte wurde die Zentralgewalt durch den Landammann repräsentiert, der mit dem Direktorialkanton die laufenden Geschäfte zu erledigen hatte. Das oberste Organ war wieder die Tagsatzung. Jeder Kanton schickte seine Delegierten, denen einige Räte beigeordnet werden konnten und in ihrer Gesamtheit die Ehrengesandtschaft bildeten. Die Abstimmung über alle Vorlagen erfolgte nach der Instruktion der absendenden Regierung.

Neben den eidgenössischen regelte die neue Verfassung auch die kantonalen Angelegenheiten. Die staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse fanden in Solothurn folgende Ordnung: Die politischen Gewalten bestanden im Großen und Kleinen Rat mit den Amtsschultheißen. Der Große Rat, welcher das Recht setzte, Verordnungen erließ und über alle der souveränen Gewalt zustehenden Angelegenheiten zu beraten hatte, umfaßte sechzig Mitglieder. Er ernannte die Ehrengesandtschaften an die Tagsatzung und bestimmte ihre Instruktionen, besetzte die Staatsstellen und beaufsichtigte die gesamte Verwaltung. Die vollziehende Behörde bildete der aus 21 Mitgliedern des Großen Rates zusammengesetzte Kleine Rat. Er entwarf die neuen Gesetze und Verordnungen, leitete und beaufsichtigte die untergeordneten Gewalten und urteilte in Verwaltungsstreitigkeiten als letzte Instanz. Auch besetzte er die Bezirksstellen und legte dem Großen Rat über alle Teile seiner Verwaltung Rechenschaft ab. Die beiden Räte präsidierten wechselweise zwei Amtschultheißen, die der Große Rat aus der Mitte des Kleinen Rates zu ernennen hatte.[1])

Am 11. April 1803 erfolgte die Konstituierung der neuen Obrigkeit und durch Beschluß vom 18. April nahm man die Einteilung der

[1]) Staatsverfassung von 1803 im Kantonsblatt 1803.

Kompetenzen und Regierungsgeschäfte vor. Dadurch wurde der Kleine Rat in nachstehende ordentliche Hauptkommissionen eingeteilt: Verfassungs-, Justiz-, Kriegs-, Finanz-, Polizei- und Erziehungsrat. Dem Finanzrat lag die Verwaltung der Staatswirtschaft ob, die durch Beschluß vom 2. Juni näher umschrieben wurde. Danach hatte er über die Administration der Staatsregalien zu wachen und dem Kleinen Rat Vorschläge über Neuerungen und Beschwerden einzureichen. Ihm stand auch die Oberaufsicht über den Bezug der Einkünfte aus den Regalien und Steuern und deren Verwendung zu. Dem Finanzrat unterstellte man einen Staatskassaverwalter, der alle Einnahmen unmittelbar oder mittelbar entgegenzunehmen hatte. Dem unmittelbaren Bezug unterstanden die Zölle, die Lehenzinse von den Kantonalgütern und der Postertrag, sobald er den Kantonen überlassen sein sollte.[1])

Da sich die Tätigkeit des Finanzrates in jener Zeit aus sehr zahlreichen Gebieten zusammensetzte, war eine weitere Gliederung in verschiedene Unterkommissionen unumgänglich. Man verteilte deshalb die Verwaltung der Staatswirtschaft auf besondere Kammern. Die Oberaufsicht über das Postregal übte die Zoll-, Post- und Kommerzkammer aus, welche alle Anregungen und Klagen über die Verkehrsorganisation entgegenzunehmen hatte.

So regelte man in allen Kantonen friedlich das staatliche Leben. Überall wurde die Regierung bestellt und Wahlen getroffen, um für die im Juli stattfindende Tagsatzung gerüstet zu sein. Unterdessen leitete bis zu ihrem Zusammentritt Landammann d'Affry die Geschäfte und begann mit der Liquidation der helvetischen Verwaltung. Infolge der Bestimmung der Bundesakte, daß „les cantons jouissent de tous les pouvoirs qui n'ont pas été expréssément délégués à l'autorité fédérale",[2]) mußten ihnen auch wieder ihre Regalrechte abgetreten werden, welche während der Helvetik der Einheitsstaat ausgeübt hatte. Da aber die Nationalschuld eine beträchtliche war und dem Landammann für die zu bestreitenden außerordentlichen Ausgaben die nötigen Mittel fehlten, unterstellte er die einträglichsten Quellen bis zum Zusammentritt der Tagsatzung noch weiterhin der Zentralverwaltung. Es waren dies der Salz- und Pulververkauf, das Postwesen und die Stempelgebühr. Ihre Erträgnisse mußten der Liquidierung der rückständigen Truppenbesoldungen und anderer während der alten Regierung entstandenen Schuldforderungen dienen.[3]) In einem Schreiben vom 10. März 1803 an die Kantonskommissionen äußert sich d'Affry über die finanzielle Lage des Landes ziemlich pessimistisch, gleichsam um die getroffenen Verfügungen zu entschuldigen: „J'ai l'honneur de vous prévenir, Citoyen, que l'état des finances de la République suisse se trouvant à l'époque de la dissolution du gouvernement helvétique dans un état de

[1]) Kantonsblatt von Solothurn 1803.
[2]) Bundesarchiv, Bern, Mediationsakte, Titel I, Art. 12.
[3]) R. M. 1803, pag. 98 und 167.

nullité presque absolue, les dépenses qui nécessiteront l'établissement du gouvernement nouveau et notamment l'entretien des troupes helvétiques, qui reste à notre charge jusqu'au premier mai prochain, exigent une mesure extra-ordinaire jusqu'à l'époque où la Diète dans sa première session aura arrêté les mesures que les cantons prescriront à cet égard."[1]) Die übrigen Abgaben und Einkünfte wurden ohne weitern Verzug den Kantonen überlassen, um für die Bestreitung der nötigen Kosten aufkommen zu können. Das Zentralbureau der Postverwaltung verlegte man in den Vorort Freiburg. Die kantonalen Staatskassiere waren strengstens verpflichtet, die Erträge getreu der Bundeskasse abzuliefern, und die Behörden durften an der bestehenden Postorganisation nichts ändern, bis sich die Tagsatzung mit dieser Angelegenheit befaßt hatte.

Während die Zentralverwaltung in den wenigen Monaten bis zur Versammlung der Tagsatzung noch ihr Amt ausübte, wurden verschiedene Vorschläge über die Neuregelung des Postwesens ausgearbeitet und dem Landammann vorgelegt. In der amtlichen Sammlung der Akten aus der Zeit der Helvetik befindet sich ein weitblickendes mit den konkreten Verhältnissen vertrautes Projekt für eine Neuorganisation des schweizerischen Postwesens.[2]) Es wurde am 9. März 1803 d'Affry unterbreitet und enthält kurz folgende Anregungen.

1. Eine Zentralverwaltung auf Kosten der Eidgenossenschaft.
2. Eine Zentralverwaltung auf Kosten der Kantone.
3. Verpachtung unter Aufsicht des Staates.

Bei der Wahl des ersten Systems hätte die Tagsatzung zwei Verwalter zu ernennen, die in Aarburg ein Zentralbureau errichten müßten. Von da aus sollten Postkurse in die wichtigsten Städte und Ortschaften organisiert werden. Der Verfasser des Vorschlages ist der Ansicht, daß dieser Ausweg der einzig richtige sei. Nicht nur weil sich der Staat eine jährliche Einnahme von ungefähr 400'000 Franken verschaffen könnte, sondern weil der ganze Betrieb nach einem einheitlichen Willen zu erfolgen hätte, wodurch auch einheitliche Taxen und Reglemente zur Durchführung kämen. Die zweite Verwaltungsart unterscheidet sich im wesentlichen von der eben skizzierten dadurch, daß die Leitung wieder unter dem Staat stände, daß aber der Reinertrag den Kantonen zufiele. Sollte jedoch wider Erwarten die Verpachtung vorgezogen werden, dann sollte man wenigstens eine Zentralstelle schaffen, die eine gewisse Kontrolle ausüben und die Verträge mit dem Ausland abschließen könnte.

Unterdessen instruierten die Regierungen ihre Gesandtschaften auf die kommende Tagsatzung, die sich im Juli 1803 in Freiburg mit großer Feierlichkeit konstituierte. Unter ihren zahlreichen

[1]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. IX, pag. 1342.
[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. IX, pag. 1336 ff.

Geschäften hatte sie sich auch mit dem Abbau der von der Helvetik ausgeübten Regalhoheit zu befassen. Darunter fiel die Neugestaltung des Postwesens. Die solothurnischen Abgeordneten mußten im allgemeinen darauf Bedacht nehmen, daß ein ersprießliches Postreglement angenommen werde und sich mit den Vertretern der andern Kantone bereden, um aller Willkürlichkeit in der Taxation der Briefe vorzubeugen. Wie aber durch Gerüchte die Projekte einer neuen Postorganisation und daß in Aarburg ein Zentralbureau eingerichtet werden könnte, bekannt wurden, erhielten sie infolgedessen den besondern Auftrag, gegen jede Benachteiligung Oltens zu protestieren. In der dortigen Gegend befanden sich drei Bureaux, eines in Aarau, das als Sitz der Kantonsregierung beibehalten werden mußte, ein anderes in Aarburg und das dritte zu Olten. Da sie jedoch allzunahe aneinander lagen, war es klar, daß eines derselben eingehen mußte. Weil sich nun Olten in einer angemessenen Entfernung von Basel, Solothurn und Luzern befindet, hatten die Deputierten zugunsten der dortigen handeltreibenden Bürgerschaft nicht nur für die Beibehaltung der Briefablage, sondern auch für die Einrichtung eines Diligencenverkehrs besorgt zu sein.[1])

In einer der ersten Sitzungen vom 11. Juli war nach vorläufiger Beratung der Grundsatz aufgestellt worden, daß das Postregal gemäß der Verfassung nicht anders als durch die Kantone ausgeübt werden könne. Nur die Gesandtschaft des Kantons Luzern redete einer Zentralverwaltung das Wort. Dieser Stand schlug nach dem Zusammenbruch der helvetischen Organisation eine neue einheitliche Postverwaltung mit vier Kreisen vor. Die Einteilung war folgende: 1. Waadt, 2. Basel, 3. Zürich, 4. Luzern mit Neuenburg, Solothurn, den Urkantonen und dem Tessin. Dabei waren Postrouten vorgesehen nach Basel-Aarburg, Zürich-Aarburg, Luzern-Aarburg, Payerne-Aarburg, Genf-Payerne, Neuenburg-Aarburg, Yverdon-Payerne, Yverdon-Neuenburg.[2]) Natürlich scheiterte dieser Plan am Widerstand der Kantone gegen jeden Versuch einer Einschränkung ihrer Selbständigkeit; denn wie sie nun wieder unabhängiger wurden, wollten sie in den uneingeschränkten Besitz aller ihrer Souveränitätsrechte gelangen und waren unter keinen Umständen gewillt, zum Wohle der Gesamtheit irgendwelche Opfer zu bringen. Nachdem der kantonale Postbetrieb allgemeine Zustimmung gefunden hatte, überwies man die folgenden Beratungen dieses Gegenstandes einer Kommission mit dem Auftrag, die Grundsätze zu beraten, nach welchen die Liquidation der Zentralverwaltung und der noch etwa vorhandenen Fonds vorgenommen werden sollte und wie die Postverhältnisse zum Ausland und unter den Kantonen zu regulieren seien. Diese Kommission stattete Ende Juli und am 1. August Bericht ab, worauf

[1]) R. M. 1803, pag. 696. K. B. 1803, pag. 357.

[2]) Amtliche Sammlung der neuen Abschiede (1803—1813), pag. 233 und 234.

die Tagsatzung am 2. August unter Ratifikationsvorbehalt der Stände einen Beschluß annahm, durch welchen sämtliche auf das Postwesen bezüglichen Verhältnisse eingehend geordnet wurden. Er lautet:[1])

„1. Die schweizerische Tagsatzung erklärt das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone.

2. Mit Ende des Monats August soll die Zentraladministration aufgelöst sein; die von den Kantonen aufzustellenden Postverwaltungen hingegen die Besorgung dieser Gegenstände übernehmen, weswegen auch den betreffenden Kantonen die Originaltraktate wieder zurückzugeben, das übrige Archiv der Zentralpostverwaltung aber dem gemeinschaftlichen Archiv einverleibt werden solle; und da die Zentraladministration ihre Rechnung mit dem 4. Juli abschloß, so soll für den Ertrag von dieser Zeit an diesen betreffenden Kantonen Rechnung gehalten werden.

3. Um den Übergang von der Zentral- zur Kantonalverwaltung zu erleichtern, und die zu besorgenden Unordnungen zu verhüten, wird den Kantonen Bern, Basel, Zürich, Schaffhausen und St. Gallen die Verwaltung des Postwesens, sowohl der Briefe als der Messagerien und alledem, was hierauf Bezug hat, in ihren Arrondissements einstweilen überlassen, jedoch so, daß jeder integrierende Kanton dieses Arrondissements sich sowohl in Hinsicht auf die Benutzung als Verwaltung des Postwesens von den mitintegrierenden Kantonen zu trennen und dies Recht selber auszunützen befugt ist, insofern sie sich nicht gütlich mit einander vereinigen können, mit dem ausdrücklichen Vorbehalt aber, daß durch diese Trennung weder an den Postrouten noch Taxen irgendetwas zum Nachteil der andern Kantone verändert werde.

4. Die Postarrondissements sind daher befugt, die mit den angrenzenden fremden Staaten sowohl als mit den einheimischen Kantonen bestehenden Traktate und Verkommnisse fortdauern zu lassen, oder nötigenfalls wieder zu erneuern, jedoch so, daß sie keinem Kanton nachteilig seien, zu welchem Ende sie der Tagsatzung vorgelegt werden. Auch mögen sie ihr seit der Revolution hin und wieder abgeändertes, gegenseitiges Interesse nach Grundsätzen der Billigkeit und vormals bestandenen Verhältnissen freundschaftlich auseinandersetzen.

5. Zur Erzielung eines, wo nicht überall, doch sich annähernd gleichförmigen Posttarifs für die ganze Schweiz, sollen von den neu aufzustellenden Postverwaltungen gutächtliche Vorschläge der nächstkünftigen Tagsatzung eingereicht werden.

6. Obrigkeitliche offizielle Briefe sollen durchaus frei sein. Von Posten und Messagerien sollen keine Weggelder noch Zölle bezogen werden.

---

[1]) Amtliche Sammlung der neuen Abschiede (1803—1813), pag. 235 ff.

7. Die Kantone garantieren sich gegenseitig die Sicherheit des Postgeheimnisses und werden die Postbeamten darüber in Eid und Pflicht nehmen.
8. Sie leisten den Kurieren und Messagerien allen Schutz und verpflichten sich wechselseitig gegeneinander unter keinem Vorwand den Postenlauf weder hemmen noch verspäten zu lassen.
9. Alle Postbureaux sind für den Wert des ihnen Anvertrauten verantwortlich unter Gewährleistung des betreffenden Kantons, unter Vorbehaltung der Übermacht und Gottesgewalt.
10. Bei Beschwerden über die Post soll in jedem Kanton den Fremden und Einheimischen auf Vorlegung der Tatsachen unentgeltlich und summarisch Recht gehalten werden.
11. Der Saldo der mit dem 10. Juli gestellten Rechnung der Zentralpostverwaltung nebst dem mit gleichem Datum verfallenen ihr zugehörigen Restanzen sollen nach Abzug der Kosten des Zentralbureaus bis zu dessen Auflösung dem Landammann der Schweiz übergeben werden."

Diese elf Punkte bildeten für Jahrzehnte die wichtigste und einzige eidgenössische Grundlage für den Postbetrieb und sie waren in all den so zahlreichen kantonalen Streitigkeiten der Maßstab für deren Schlichtung. Nachdem ihnen die Tagsatzung zugestimmt hatte, lud sie die Kantone ein, das genannte Reglement, wenn immer möglich, vor Ende August zu genehmigen, damit seiner Vollziehung kein Hindernis mehr entgegenstehe. Es fand noch eine Ergänzung in der Erklärung der Tagsatzung von 1804. Zur genauen Prüfung von Art. 5 wurde eine Kommission eingesetzt, allein sie war nicht fähig, etwas Brauchbares über annähernd gleichförmige Posttaxen vorzuschlagen; denn das nötige Material wurde ihr vorenthalten. Angesichts dieser Widerstände begnügten sich die Berichterstatter am 10. Juli 1804 bekannt zu machen:[1]) „Es solle bei dem von den Hoheiten bereits ratifizierten Grundsatz der Unzulänglichkeit irgend einer Erhöhung von Posttaxen oder Veränderung der Postrouten, zum Nachteil fremder Kantone und ihrer Angehörigen, sein gänzliches Verbleiben haben. Damit aber diese allgemeine Regel, welche ebenso notwendig für die Beibehaltung unentbehrlicher Ordnung im Postwesen überhaupt, als beruhigend für alle und jede Kantone ist, desto minder verletzt werden könne, wird jeder Kantonsregierung zur Pflicht gemacht, ihren bestehenden Postlauf, mit der Anzeige, an welche Behörde man sich bei allfälliger Überschreitung desselben zu wenden habe, öffentlich anschlagen zu lassen und denselben außerdem zu allseitiger Kenntnis in das gemeineidgenössische Archiv niederzulegen."

Durch diesen Beschluß erwies sich die Tagsatzung als unfähig, den aufgestellten Artikel endgültig durchzuführen. So gelangten die Kantone in den uneingeschränkten Besitz all ihrer

[1]) Amtliche Sammlung der neuen Abschiede (1803—1813), pag. 237.

Hoheitsrechte, ungeachtet des Grundsatzes, daß dem Landammann in Postsachen ein Oberaufsichtsrecht zukommen sollte. Am 8. August 1803 zeigte Grimm de Wartenfels die Kantonalisierung in Solothurn an.[1]) Jetzt versuchten die alten Verwaltungen und Privatunternehmer, ihre frühern Privilegien wieder zu erhalten. Nur die Finanz- und Staatswirtschaftskommission von Luzern traf Vorarbeiten, um mit den andern Ständen, die ihre Posten bisher ebenfalls verpachtet hatten, in nähere Unterhandlungen zu treten. Zu diesem Zwecke hätte in Solothurn eine Konferenz stattfinden sollen, um eine von Luzern entworfene Postorganisation zu beraten. Sie mußte jedoch aus verschiedenen politischen Umständen verschoben werden. Später erschien dann von dieser Finanzkammer ein Mitglied und unterbreitete eine für Solothurn vorteilhafte Verwaltung und bat insbesondere mit Bern noch in kein Vertragsverhältnis zu treten, bis dieser Plan gänzlich ausgearbeitet sei.[2]) Die solothurnische Zoll- und Postkammer hätte auch wirklich gewünscht, die Unterhandlungen mit Bern in die Länge zu ziehen. Es erschienen aber die Herren Fischer und um ihrer rechtlichen Stellung künftig sicher zu sein, stellten sie das Ansuchen, daß schon jetzt die Bedingungen zu einem neuen Übereinkommen — das alte lief erst 1807 ab — aufgestellt werden sollten, die ebenfalls für die noch nicht verflossene Pachtzeit zu erfüllen wären.[3]) Als dann von Luzern kein Bericht mehr eintraf, begann Solothurn mit der bernischen Postverwaltung weiter zu unterhandeln, bis der kleine Rat am 23. November 1803 den neuen Pachtvertrag genehmigte.[4]) Luzern unterrichtete man vom stattgefundenen Abschluß, wodurch auch dieses Projekt zu einer einheitlichen Zusammenarbeit scheiterte.

Um die Postverpachtung an die Familie Fischer für die künftigen Vertragsverhandlungen den andern Ständen und Ländern bekannt zu machen, erließ der solothurnische Kleine Rat das Dekret vom 2. Januar 1804, also lautend:[5]) „Nous Avoyer et Conseils du Canton de Soleure savoir faisons: La direction des postes

[1]) R. M. 1803, pag. 655.
[2]) R. M. 1803, pag. 1310.
[3]) Privatarchiv von Fischer, Sitzungsmanual 1776—1808, 10. Sept. 1803.
[4]) Privatarchiv von Fischer, Sitzungsmanual 1776—1808, 14. Okt., 14., 19., 22. Nov. 1803.

R. M. 1083, pag. 1330 ff. Inhaltlich weist er gegenüber dem von 1792 nicht allzu bedeutende Unterschiede auf. Die wesentlichsten sind, daß der Rat Verkehrsverbesserungen durchsetzen konnte, die noch im Folgenden hervorgehoben werden, und daß die Rechte und Pflichten der beiden Parteien etwas klarer umschrieben wurden. Namentlich zu erwähnen ist, daß nun auch die Personenbeförderung unter das Regal fiel und daß die Regierung sich ein Interventionsrecht sicherte, um die Willküren des Privatbetriebes zum Vorteil von Volk und Staat abzuschwächen. Er schuf in der Postkammer eine Instanz zur Schlichtung der über das Postwesen entstehenden Streitigkeiten, insofern die Summe 300 L. nicht überstieg, andernfalls wäre der Kleine Rat die zuständige richterliche Behörde. Siehe auch Beilage 3.

[5]) K. B. 1804, pag. 4.

comme un attribut de la Souverainité ayant été remise à chaque Canton d'après l'acte de Médiation du premier Consul et suivant les clauses du reier de la Diète confédérale de Fribourg. Nous en avons donné la Direction à Messieurs Fischer, fermier des postes du Canton de Berne, priant les autorités civiles et militaires de les reconnaître en cette qualité et de leur donner aide et assistance et tout ce qui pourront demander relativement aux postes et aux lettres destinées pour notre Canton. En foi de quoi les présentes ont été scillés de notre Sceau et signées par notre Avoyer regnant et notre Secrétaire d'Etat."

Die Pächter mußten nun den Postdienst neu regeln, der durch die kriegerischen Wirren in bedenklicher Weise zerrüttet worden war. Nach wie vor der Helvetik gab es im Kantonsgebiet drei Ablagen. Die Hauptverwaltung befand sich in der Stadt Solothurn, wo sämtliche Boten ein- und ausliefen. Die Leitung lag in den Händen des alt Landvogts Guldimann. Nach Ankunft der Kuriere wurden die Korrespondenzen vertragen, sofern man sie nicht selber auf dem Bureau abholte. Kamen die Boten und Chaisen an, so blieb es geschlossen, damit das Personal nicht allzusehr durch die Neugierde gestört würde. Um das Postgeheimnis kräftiger zu wahren, sah sich später der Postverwalter veranlaßt, seinen Verwandten und dem Publikum den Eintritt gänzlich zu verwehren. Es gab nämlich immer Leute, die sich aus Langeweile oder Müßiggang auf die Poststube begaben und die angelangten Gegenstände durchsuchten, um so ihre Neugierde befriedigen zu können. Daraus entstanden natürlich des öftern Mißhelligkeiten. Als große Neuerung empfand es das Publikum, daß Briefe, die vor sieben Uhr abends eintrafen, denen, die sie am selben Abend noch haben wollten, auch herausgegeben werden durften. An Tagen wo keine Posten ankamen, blieb das Bureau meistens geschlossen.

Die Ablage in Balsthal verlor im ersten Jahrzehnt als Umschlagplatz nichts an Bedeutung. Das Bureau selbst wurde im alten Zollhaus untergebracht.[1]) Da die Dörfer um Önsingen von der Post nicht bedient werden konnten, stellte man einen Boten an, welcher die Briefe und Pakete von Balsthal abholen und vertragen mußte. Er hatte auch noch für die Obrigkeit Dienste zu leisten wofür er von ihr einen Besoldungsbeitrag erhielt.[2])

Die Oltner Bürgerschaft machte bald die Behörden auf die Notwendigkeit von Verkehrsverbesserungen aufmerksam. Der dortige Oberamtmann übermittelte ihnen eine Gesuch der Gemeinde, dahingehend, es möchte ihr zu einem Hauptpostbureau und Diligencenverkehr verholfen werden, damit nicht, wie es bis anhin üblich war, dasselbe in der Woche nur zweimal offen sei.[3]) Zugleich regten zwei Bürger Flury und Farner einen Postwagenkurs von Solothurn

[1]) Brunner, Hundert Jahre Postdienst, pag. 5.
[2]) R. M. 1806, pag. 567.
[3]) R. M. 1803, pag. 696.

über Olten nach Aarau und Zürich an. Die Postpächter waren nicht abgeneigt, über ein solches Projekt mit diesen beiden Unternehmern in Verbindung zu treten und glaubten dies tun zu können, wenn dadurch der Bote nach St. Niklaus abgeschafft würde. Da die Regierung denselben vertragsgemäß vorbehielt und sich mit seiner Aufhebung nicht einverstanden erklärte, wollten die Fischer nicht doppelte Betriebskosten ohne einen größern Vorteil auf sich nehmen, und so zerschlug sich die geplante Einrichtung.[1])

Nachdem die Bureaux neu bestellt und besetzt waren, mußten deren Inhaber nach altem Brauch beeidigt werden, um sie so an eine gewissenhafte Ausübung ihrer Pflichten zu binden. Die solothurnischen Postverwalter, welche wieder vertragsgemäß nur Kantonsbürger sein durften, schwuren bei ihrem Amtsantritt denselben Eid, wie er vor der Revolution verlangt wurde.[2])

Schwieriger war es, den Postenlauf zur Zufriedenheit aller einzurichten. Die Grundlage dazu bot der abgeschlossene Vertrag und die Bedürfnisse der wirtschaftlich tätigen Leute. Das Kurswesen begann sich etwas besser auszugestalten, konnten doch erst jetzt die anläßlich der Pachterneuerung von 1792 aufgestellten Forderungen verwirklicht werden. Mit den wichtigsten Nachbarstädten wurden Verbindungen geschaffen und so liefen Boten zwischen Bern, Aarberg, Balsthal, Olten und St. Niklaus nach der Stadt Solothurn, wo sie die Korrespondenzen abgaben und nach erfolgten Anschlüssen von andern Orten neue zurückbrachten. Zwischen Solothurn und Bern sollte wöchentlich viermal eine Diligence fahren, die aber oft bloß dreimal kam. 1807 wurde unter Mitwirkung des Fürsten von Neuenburg der Wagenkurs von Basel über Balsthal-Solothurn nach Neuenburg wieder eingerichtet, den 1810 Bern und Basel auf eigene Rechnung übernahmen.[3]) Den Hauptunterschied in den postalischen Einrichtungen vor und nach der Helvetik erblicken wir in der Tatsache, daß die bei der letzten Verpachtung ausbedungenen Neuerungen durchgeführt wurden und in einer zielbewußteren Einwirkung des Rates auf das Verkehrswesen.

Einer besondern Regelung bedurfte die Korrespondenz mit Frankreich. Wie im verflossenen Jahrhundert versuchte man die von Paris kommenden Briefe über Pontarlier-Aarberg zu erhalten, währenddem die ostfranzösischen weiter den Weg über Basel nehmen sollten. Bei den Unterhandlungen konnte jetzt umsomehr auf Erfolg gerechnet werden, als der Vertrag zwischen Frankreich und Basel von 1724, welcher die Umwechslungsorte festsetzte, durch die helvetische Zentralpostdirektion aufgedeckt wurde. Lange Zeit hielt Basel denselben geheim, weil es auf Kosten der andern Stände bedeutende Gewinne erzielte. Der zweite Artikel be-

[1]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer von 1806.
[2]) R. M. 1804, pag. 597, 616; K. B. 1804, pag. 239.
[3]) Buser, op. cit., pag. 79 und 80.

stimmte nämlich für Solothurn: „que toutes les lettres qui viendront de l'Isle de France, Champagne, Lorraine, Alsace, et autre province de France qui par leur situation sont à portée d'être envoyées sans détour à la Ville et Canton de Bâle y seront remises par le bureau de Huningue, tant pour la dite Ville et Canton de Bâle, et pour les autres Cantons de Zurich, Schaffhouse, St. Gall, Appenzell, Lucerne, Ury, Schwyz et Soleure et autres villes de Suisse pourvu que les gouvernements de dits lieux ne s'y opposent point et ne demandent pas que leurs lettres soient envoyées par une autre route, et à condition que les lettres y puissent parvenir et y être rendues aussi diligemment que par aucune autre voie."[1]) Als die bernischen „Postbesteher" die Bitte an den Finanzrat richteten, zu ermöglichen, daß ihnen die Pariser Briefe für den Kanton Solothurn in Pontarlier oder an den nämlichen Orten, wo sie auch die Briefe für Bern abnehmen, ausgehändigt würden, suchte die Regierung mit der französischen Postdirektion in Unterhandlungen zu treten. Nur galt es, eine günstige Gelegenheit abzuwarten. Diese bot sich, als Marschall Ney von seinem Gesandtschaftsposten in der Schweiz abberufen wurde, um in Rom die Ministerstelle anzutreten. Bei dessen Abreise empfahl ihm der Rat, das fernere Wohl des Kantons und ersuchte ihn, als letzte Gunstbezeugung ein Memorial der ansäßigen Kaufmannschaft bei der französischen Postregie durch seine vielvermögende Protektion zu unterstützen.[2]) Diese Petition war von einem Schreiben der Obrigkeit begleitet, worin sie ihren Schmerz über seine Abberufung ausdrückt und das Gesuch der Gewerbetreibenden lebhaft unterstützt. „C'est avec bien de la peine que nous venons d'apprendre que le premier Consul avait rappelé Votre Excellence de la place de Ministre plenipotentiaire de la Suisse en le destinant à d'autres fonctions. Nous nous empressons d'en temoigner nos regrets à Votre Excellence de l'assurer de la reconnaissance la plus vive des services signalés qu'elle a rendû pendant son ministère à la Suisse en général et à notre Canton en particulier. L'alliance avec la république française et la capitulation militaire conclues et ratifiés pendant son ministère feront toujours époque dans les annales de notre patrie, l'acte de Médiation du premier Consul a assuré notre bonheur, l'alliance et la capitulation militaire l'ont consolidé.

Il nous reste une faveur à demander à Votre Excellence. Nous venons de faire un traité pour la poste aux lettres avec Messieurs Fischer de Berne qui ont de Correspondance directe avec la régie générale des postes de France. Nos négociants désireront par l'avantage du commerce de changer le mode habituel des lettres de Paris et du midi de France qui jusqu'à ce moment ont toujours passé par Bâle et par là ont occasionné un retard

[1]) P. A., Bd. II.
[2]) R. M. 1803, pag. 1464.

d'un courrier. Nous joignons le mémoire qui nous a été présenté à ce sujet en priant Votre Excellence d'interposer ses bons offices afin que le changement de déstination de ces lettres nous soit accordé. Votre Excellence nous obligerait infiniment ainsi que les commerçants de notre Canton, et la demande que nous faisons parait ne devoir pas souffrir des difficultés, les lettres de Paris et du midi de France déstinées pour le Canton de Berne passant déjà par les bureaux que nous voudrions assigner pour les notres."[1])

Die Empfehlung von Marschall Ney hatte Erfolg und der Regierungszentralkommissär bei der französischen Postverwaltung de la Valette meldete, daß die Administration dem gemachten Begehren entsprochen habe.[2]) Die Postkammer verdankte ihm das Entgegenkommen „nous apprenons par votre lettre du 15 vendose an 12 que d'après nos désirs vous avez donné les ordres de faire passer à l'avenir les lettres de Paris par Pontarlier et celles du midi de France par Genève au lieu que jusqu'à ce moment elles avait été envoyées par Bâle. Recevez nos remerciements, Monsieur, pour ce changement, que vous venez d'ordonner, nos négociants l'ont désiré depuis longtemps pour accélérer les correspondances avec ceux de France, la voie de Bâle les ayant retardées de part et d'autre toujours d'un courrier."[3]) Der bernischen Verwaltung wurde die Neuerung mitgeteilt und sie dringend ermahnt, den Vertrag einmal zu vollziehen und einen gedruckten Postenlauf öffentlich zur Kenntnis des Publikums anschlagen zu lassen. Doch bedurfte es immerwährender Aufforderungen, bis der Postcommis in der Lage war, die „bestehende Ordnung an seiner Porte anzuheften und eine Abschrift der Kanzlei zuschicken.[4]) Vertragsgemäß sollten die französischen Korrespondenzen dem solothurnischen Boten in Aarberg übergeben werden. Allein derselbe wurde bald trotz des Widerstandes der Postkammer abgeschafft und durch einen Bieler Kurier ersetzt, der auch den Dienst für die Dörfer des Leberbergs zu besorgen hatte. Diese Änderung war durch eine mit der französischen Verwaltung getroffene Übereinkunft von 1807 bedingt, wodurch die Tage der Ankunft und der Abreise der französischen Post verlegt wurden. So brachte dann der Bieler Bote am Montag, Donnerstag und Sonntag um 11 Uhr direkt die angekommene Korrespondenz. Dagegen mußte sie von Solothurn durch die Bernpost abgehen, um auf diese Weise nirgends aufgehalten zu werden. Zweifellos war es eine etwas eigentümliche Verkehrsverbesserung, wenn die Briefe von Frankreich über Biel einlangten, während sie dann über Bern abgeschickt werden mußten.[5])

---

[1]) K. B. 1803, pag. 610.
[2]) R. M. 1804, pag. 376.
[3]) K. B. 1804, pag. 128.
[4]) R. M. 1804, pag. 119.
[5]) P. A., Bd. II, Schreiben von 1807.

Neben diesen von der Pachtverwaltung geschaffenen Einrichtungen unterhielt der Kleine Rat von Solothurn noch drei Boten, welche gegen Bürgschaftsleistung zum Dienst in den abgelegenen Amteien verpflichtet waren. Die Post besorgte nur die einträglichen Linien und war nicht zu den geringsten Opfern bereit, die eine weitere Ausdehnung des Verkehrsnetzes erfordert hätte. In die Dörfer von Dorneck und Thierstein vermittelte ihn der Dornacherbote, der auch alle obrigkeitlichen Pakete und Gelder zwischen der obersten Behörde hin und her zu tragen hatte. Die beiden andern waren in Önsingen-Balsthal und Schönenwerd. Außer der Besorgung von Geldtransporten für die Fruchtkammer durften sie ebenfalls für die Gemeinden Botengänge machen, denen geeignete Postverbindungen fehlten. Später wurden sie ihrer amtlichen Stellung enthoben und in den Dienst der Fischer gestellt. Ihre Entlöhnung war durch das Dekret vom 27. Juni 1806 geregelt, dahinlautend:[1])

„Der Kleine Rat des Kantons Solothurn: In Anbetracht der Dienste eines Dornacherboten wegen Ausbleibens allen Nebenverdienstes dermalen nicht genugsam bezahlt ist. In Anbetracht auch die Böten von Schönenwerd und Balsthal wegen Transport der Gelder der Regierung nützlich sind, seinen Finanzrat unterm 25. April angehört, beschließt:

1. Dem bisherigen Dornacherboten, welchem obliegt alle an obrigkeitliche Behörden gerichteten Pakete und Gelder unentgeltlich nach Dorneck-Thierstein und Solothurn hin und her zu tragen, wird sein bisheriger Gehalt von 5 fr. per Woche fortgesetzt. Er erhält eine Zulage von 2 Mütt Korn jährlich
2. Zu diesem Dienst solle er auch noch die bis anhin von einem andern Individuum besorgte Verpflichtung beigelegt werden, zweimal in der Woche die obrigkeitlichen Schreiben von Basel nach Dorneck abzuholen und von da dorthin zu tragen. Für diese Verrichtung bezieht er pro Monat 5 Fr. Er ist verpflichtet die an den Oberamtmann von Thierstein gerichteten Schreiben entweder selbst zu tragen oder auf seine Kosten und unter seiner Verantwortlichkeit in der kürzesten Zeit dahin gelangen zu lassen.
3. Er solle für das, was ihm zum Vertragen anvertraut wird, eine Bürgschaft von 200 L leisten.
4. Der Bot von Schönenwerd erhält jährlich 4 Mütt Haber vom 5. September 1803 an gerechnet. Der Bot von Balsthal vom gleichen Dato an 2 Mütt Korn.
5. Ersterer solle zur Leistung der den 10. September 1803 vom Finanzrat anbefohlenen Bürgschaft angehalten werden. Auch der zweite solle eine verhältnismäßige Bürgschaft leisten.

Der Finanzrat hat den gegenwärtigen Beschluß auszuführen und schickt Abschriften an die betreffenden Amtsleute."

[1]) R. M. 1806, pag. 567.

Die Routen waren festgesetzt, nun galt es noch, die Ankunfts- und Abgangszeiten der verschiedenen Boten für das Zentralbureau der Stadt Solothurn zu bestimmen. Es brauchte aber unzählige Ermahnungen des Finanzrates, bis sich die Verwaltung entschließen konnte, den Postenlauf und die Taxen für das Publikum öffentlich anschlagen zu lassen.[1])

Aus dem uns erhaltenen Fahrplan ersehen wir, daß die Korrespondenzen zum Teil etwas rascher erhalten werden konnten. Dies betraf namentlich diejenigen aus Paris und Mittelfrankreich, die nun nicht mehr den Umweg über Basel zu machen brauchten, sondern direkt über Biel geleitet wurden. Im übrigen blieb aber die Beförderungsdauer im wesentlichen dieselbe wie 1792, wo doch mittelst des zweimal kursierenden St. Niklauserboten ein bedeutend schnellerer Verkehr mit der Ost- und Westschweiz erzielt worden war.

Die Taxen selbst erfuhren keine Abänderung. Es reichten zwar die Fischer dem Finanzrat einen neuen Projekttarif zur Genehmigung ein, allein er beharrte auf den unveränderten Ansätzen von 1792. Außerdem ist zu bedenken, daß derartige Boten- und Taxordnungen bei der privaten Willkür mannigfaltigen Änderungen unterlagen, die gar nicht bekannt gegeben wurden. Es ist auch begreiflich, daß bei einer so grenzenlosen Zersplitterung eine Einheit unmöglich war, zumal die Privatunternehmung stets dahin trachtete, hohe Taxen zu verlangen und sich bei den Transitgebühren nicht zum geringsten Abbau verstehen konnte, sodaß wegen der Teilung von Kreuzern die größten Betriebshindernisse entstanden.

Dies ist die Organisation des solothurnischen Postwesens in der Mediationsperiode. Da die Fischersche Unternehmung ein Privatbetrieb war, der letzten Endes doch ausschließlich Erwerbsinteressen diente, der Staat aber, welcher sich unter der neuen Regierung mehr um den Finanzhaushalt und das Wohl seiner Untergebenen zu kümmern begann, wenn immer möglich, Verkehrserleichterungen und einen Ausbau der Kurse herbeizuführen suchte, so gaben die sich entgegenstehenden Interessen zu unaufhörlichen Streitgkeiten Anlaß. Mit ihnen wollen wir uns im Verlauf der folgenden Darstellung kurz befassen. Sie bieten ein anschauliches Bild des privaten Postbetriebes im 19. Jahrhundert.

Meinungsverschiedenheiten verursachten schon in den ersten Jahren der Verpachtung die Portofreiheit für das Militär. Als die Alliierten 1804 sich vereinigten und Frankreich in seine alten Grenzen zurückzudrängen versuchten, beschloß die in Solothurn unter Landammann Glutz-Ruchti versammelte Tagsatzung, zur Aufrechterhaltung der Neutralität Truppen an die Grenzen zu schicken. Da die Brieftaxen in jener Zeit beträchtlich hoch waren, konnte man sie nicht den Soldaten zur Last legen, und General

[1]) P. A. Bd. II.

von Wattenwyl regte die Regierungen an zu verfügen, daß die Briefe für die Soldaten auf den Postämtern mit den amtlichen in Paketen gesammelt und unter Adresse des Schweizerischen Generalquartiers abgesendet würden. Dies wurde auch tatsächlich so gehandhabt. Weil aber dadurch der Postverwaltung das Porto verloren ging, beschwerten sich die Herren Fischer sogleich darüber, daß sie durch solche Maßnahmen bedenklich geschädigt würden.[1]) Die Einbußen machten sich umso bemerkbarer, als sich durch die Kriegsumstände die Handelskorrespondenz sehr verminderte. Aus diesem Grunde wurden die Postbeamten beauftragt, die an das eidgenössische Generalquartier adressierten Briefpakete zu wägen und das Gewicht aufzuschreiben, um das tarifmäßige Porto zu berechnen. Die Postpächter stützten sich darauf, daß die Verfügung des Generals kein eigentlicher Befehl, sondern bloß eine Einladung an die verschiedenen Kantone gewesen sei, welche ihr nach Belieben entsprechen könnten oder nicht, zumal die geltende Verfassung die Kantone in der Ausübung des Postregals nicht unter die Zentralgewalt gestellt hatte. Die Postkammer, an die sich die Pächter um Schutz wandten, beharrte auf ihrer Anordnung und diese unentgeltliche Feldpost blieb während der ganzen Grenzbesetzung.[2])

Trotzdem die bernische Verwaltung zur Ausübung des Postregals im Kanton Solothurn allein berechtigt war, befaßten sich zahlreiche Fuhrleute mit dem Befördern von Personen und Vertragen von Briefen, wodurch die privilegierte Anstalt geschädigt wurde. Schon oft schickte sie Kopien der bernischen Stümpelbotenmandate, um den Finanzrat zu ermöglichen, durch eine zweckmäßige Verordnung das Regal vor Beeinträchtigung zu schützen.[3]) Besonders als 1805 auffällig viele Leute in solchen Diensten einen Erwerb suchten, baten sie in einem Schreiben vom 5. April:[4]) „Wir müssen die Freiheit nehmen, Sie, wiedermalen mit der Anzeige zu behelligen, daß dem Postreglement zuwider noch immer zwei Partikularböte zwischen Olten, Schönenwerd und Solothurn substituieren, welche Gulden, Valoren und Briefe von Haus zu Haus sammeln und selbige vertragen. Wenn nun dadurch Ihrem uns anvertrauten Postregale ein bedeutender Nachteil geschieht, so sollen wir pflichtgemäß die Freiheit nehmen, Sie hochgeachtete Herren, zu ersuchen, durch ein angemessenes Verbot und gehörige Exekutionsmaßregeln solchen Bötten den Transport von Briefen, Geldern und Valoren zu untersagen und solchergestalt Ihr Postregal vor dergleichen Eingriffen zu schützen. Die Notwendigkeit

[1]) R. M. 1805, pag. 1295 und Privatarchiv von Fischer, Sitzungsmanual 1776—1808, 19. November 1805.

[2]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer von 1805, Privatarchiv von Fischer, Sitzungsmanual 1776—1808, 8. Dezember 1805.

[3]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer von 1804, Privatarchiv von Fischer, Sitzungsmanual 1776—1808, 23. Oktober 1804.

[4]) P. A. Bd. II.

einer solchen Verfügung ist zu ersichtlich, als daß es nötig sein sollte, Sie mit der Auseinandersetzung der daherigen Gründe zu behelligen. Wir haben von Ihrer Gerechtigkeitsliebe zu viel Proben, um nicht überzeugt zu sein mit diesem traktat- und pflichtmäßigen Ansuchen keine Fehlbitte zu tun." Die zuständige Behörde leistete ihm aber keine Folge. Vielleicht erschien dann als Retorsionsmaßnahme die Diligence von Bern für einige Zeit nicht mehr. Zugleich wurde trotz der heftigen Opposition der Kaufmannschaft der Bote nach Aarberg durch einen Bieler Kurier ersetzt. Infolgedessen verspätete sich regelmäßig das Neuenburger Felleisen.[1])

Die Jahre 1807 und 1808 brachten für die Postgeschichte Solothurns viel Streit und Unannehmlichkeiten, in denen sich die Mängel einer Organisation, die nach keinem einheitlichen Willen geregelt war, klar zeigen. Taxerhöhungen und Kursänderungen wurden in willkürlicher Weise vorgenommen, ohne sich um die Interessen des Publikums zu kümmern. Anstelle von Verkehrsverbesserungen traten unverständliche Änderungen des Postenlaufs. So durfte der Bieler Bote bald keine Briefe mehr mit sich zurücknehmen, sondern man sandte sie erst am nächsten Posttag über Bern an ihren Bestimmungsort, was unangenehme Verzögerungen zur Folge hatte.[2]) Unter den weitern Beschwerden gegen die bernische Verwaltung befand sich auch eine wegen der Briefe aus Ostfrankreich. Durch die Verwendung von Marschall Ney konnte die Pariser Korrespondenz über Biel bezogen werden. Nun ging aber diejenige aus dem Elsaß und den Rheingegenden, welche sonst nach Basel geleitet wurde, ebenfalls diesen Weg. Dadurch erleichterte sich der Briefverkehr mit Paris, was man bezweckte, aber umgekehrt litt die zweite umsomehr, weil sie nicht nur um zwei Tage verspätet, sondern auch mit einem höhern Porto belegt wurde. „Wie nun das ganze Geschäft eine offenbare Spekulation der Postverwalter sei, welche allen Aufträgen ungeachtet immer jede Abänderung vorzögen,"[3]) so wandte sich die Postkammer unmittelbar an die französische Oberpostdirektion und bat mit Schreiben vom 9. August 1808 um Aufschluß über die getroffenen Abänderungen: „Il y a près de deux ans qu'on a pû obtenir par l'administration générale des postes de l'empire français que l'envoyé des lettres de la France occidentale pour notre Canton fût dirigé par Pontarlier et Bienne, un changement qui nous procura l'agrément de recevoir les lettres de cette partie de la France quelques jours plutôt qu'auparavant, et duquel nous aurions tous lieu d'être très satisfait si on s'en serait tenu là. Mais depuis quelques temps on fait aussi passer les lettres venant de l'Alsace, des contrées du Rhin et du reste de la France orientale au lieu par Bâle comme cela se pratiquait anciennement par Pontarlier

[1]) R. M. 1806, pag. 189 und P. A. Bd. II.
[2]) P. A. Bd. II.
[3]) R. M. 1808, pag. 795.

et Bienne. Le détour non seulement assujette tous nos habitants à une augmentation de port des lettres, mais aussi a un retard de deux jours ce qui cause très souvent torts très considérables à nos ressortissants. Les plaintes qu'on nous adresse à ce sujet nous obligent, Messieurs, de recourir auprès de vous et de vous prier d'avoir la complaisance de donner les ordres nécessaires à ce que les lettres de l'Alsace et toute la partie orientale de France soient envoyées comme anciennement par Bâle à leur déstination d'ici."[1]) Auf diese Anfrage antwortete aber das Pariser Amt, daß es ihm unmöglich sei, die Korrespondenz einem Kanton auf zwei verschiedenen Wegen zuzusenden, man möchte sich daher für den Weg über Basel oder Pontarlier entscheiden. Der Finanzrat fand, daß die bestehende Ordnung doch vorzuziehen sei.[2])

Erfolgte diese Umleitung der Korrespondenzen ohne Einfluß der Pächter, so gab ein neugeplanter Botenlauf, der die bedenklichsten Folgen haben konnte, zu berechtigter Empörung Anlaß. Schon 1807 verbreitete sich die Nachricht, daß die Kurse abgeändert und in Aarburg konzentriert werden sollten. Das bedeutete aber für Solothurn eine Umgehung seines Transitgebietes, weil dadurch die Berner Post mit der wichtigeren Korrespondenz über Murgenthal nach Aarburg, die Basler Diligence anstatt über Balsthal nach Olten geführt würde. Daher sahen sich der Postverwalter und einige Bürger von Olten veranlaßt, den Finanzrat auf diese Gerüchte aufmerksam zu machen. Denn eine solche Änderung war für Solothurn eine Abschnürung seiner Poststraßen; für das Bureau von Olten aber, wenn nicht seine Aufhebung, doch eine Abnahme der Verkehrsfrequenz.[3]) Der Finanzrat zögerte auch nicht, die Pächter um Aufschluß über dieses Vorhaben zu ersuchen. Sie erklärten, die Ursache liege darin, daß Basel der Korrespondenz nach Italien eine andere Richtung gebe. In verschiedenen Unterhandlungen kam dieser Stand mit den dabei interessierten Postverwaltungen überein, den Umwechslungsort der ganzen baslerischen Korrespondenz nach Aarburg zu verlegen. Daher mußten sie die Gegenstände dort abholen, wo sie aufgegeben wurden. Um diese für das solothurnische Regal entstandene Einbuße zu mildern, versprachen sie die gewünschte Einrichtung einer Postchaise zwischen Solothurn und Olten, wodurch die Reisenden bequemer als zuvor nach Basel, Aarau, Zürich und Luzern reisen könnten. Der Bureaudienst in Balsthal selbst sollte umgeändert werden, indem ein Bote die dortigen Postsachen Mittwoch und Samstag abends um 6 Uhr nach Önsingen bringen und in der gleichen Nacht die Briefe für Balsthal an ihre Bestimmung tragen sollte.[4]) Mit diesen Erklärungen gab sich aber der Finanz-

[1]) K. B. 1808, pag. 398.
[2]) R. M. 1808, pag. 876 und 1022.
[3]) P. A. Bd. II.
[4]) P. A. Bd. II und Privatarchiv von Fischer, Sitzungsmanual 1776 bis 1808, 5. Januar 1808.

rat nicht zufrieden, sondern verlangte die Beibehaltung des gewesenen Zustandes. Die Wirkung war, daß am 12. Januar 1808 Fischer von Reichenbach und Belmont in Solothurn erschienen und schriftlich und mündlich die Gründe der Postverwalter entwickelten, um wie sie sich ausdrückten, den Finanzrat von ihrer Zuverläßigkeit zu überzeugen.[1]) Über die Kursänderung führten sie aus: „Nichtsdestoweniger aber müssen wir die schon gemachte Bemerkung wiederholen, daß wir die äußere Korrespondenz für Solothurn wie für Bern da abzuholen haben, wo die andern Postämter solche übergeben; wenn also Basel seine Korrespondenz auf Aarburg führt, so können wir solche nicht dort liegen lassen und auf Balsthal fahren.... Allein durch keinen Traktat mit einem Kanton können wir zu einem Umschlagsort mit einem andern Kanton verbunden werden. Die Bestimmung eines solchen Umschlagsortes hanget auch nicht allein von uns ab. Insbesondere aber ist keine solche Bestimmung in unserm Traktat mit Hochdero Regierung enthalten."[2]) Nach diesen Ausführungen begannen sie über die solothurnischen Behörden zu klagen, daß sie in ihrem Regal nicht geschützt würden und verlangten ein Stümpelbotenmandat. „Es würde für uns sehr erfreulich sein, wenn es Hochdenenselben belieben wollte dem Stümpelbotwesen endlich Einhalt zu tun. Unsere Beschwerden betreffen nicht bloß das Durchfahren, sondern das Vertragen für und von dem Kanton Solothurn selbsten. Daß die Böte wohlfeiler arbeiten, als wir, ist ganz natürlich; denn sie sind nicht wie wir an beschwerliche Bedinge verbunden und haben keinen Pachtzins zu bezahlen."[3]) Der Finanzrat trat aber vorderhand auf diese Beschwerden nicht ein, sondern untersuchte, ob die beiden Abgeordneten von ihren Kommittenten bestimmte Aufträge hatten, um sich auf irgend einen der Klagepunkte tiefer einzulassen. Da dies nicht der Fall war, entließ er sie mit dem Auftrag von den Postverwaltern eine baldige Beantwortung zu erwirken.[4]) Auf diese Unterredung folgte am 21. Januar ihr Schreiben, worin sie antworteten:[5])

„1. Solange Basel die Korrespondenz nach Balsthal bringe, werden sie selbe dort abnehmen, ihrerseits keine Änderung provozieren und in keinem Fall zu einer Einrichtung einwilligen oder beitreten, wodurch die Korrespondenz verspätet oder verteuert würde.

2. Von der traktatmäßigen Vergütung der Auslagen von den waadtländischen Briefen könnten sie in betreff der einfachen Briefe nicht abgehen, hingegen seien sie zur Ausgleichung erbietig die doppelten Briefe anstatt zu 10 Kreuzer mit Inbegriff der waadtländischen Auslagen solange sie bleiben wie sie jetzt

[1]) R. M. 1808, 15. Februar.
[2]) P. A. Bd. II.
[3]) P. A. Bd. II.
[4]) R. M. 1808, 15. Februar.
[5]) P. A. Bd. II.

sind, zu 8 Kreuzer in Solothurn abzugeben. Sollte aber Waadt sein Porto erhöhen wollen, so wollten sie sogleich Kenntnis geben und die allfälligen Befehle und Weisungen erwarten.

3. Den Bieler Boten werden sie so einrichten, daß hin und her keine Verspätungen der Briefe verursacht werden.
4. Den Posttarif werden sie neu auflegen lassen, sobald die gegenwärtigen Anstände behoben und die Taxen festgesetzt sein würden.
5. Endlich übersenden sie ein Exemplar des bernischen Stümpelbotenmandates mit der Bitte hier die angemessenen Vorkehrungen treffen zu wollen."

Weil der Finanzrat diese Ausführungen zu unbestimmt fand, ließ er sich gar nicht darauf ein, sondern arbeitete einen umfassenden Rapport über das Postwesen und die seit einiger Zeit eingeschlichenen Mißstände und willkürlich abgeänderten Botenläufe aus und legte ihn am 15. Februar dem Kleinen Rat vor, um die nötigen Verhaltungsmaßregeln zu empfangen.[1]) Nach dem vernommenen Bericht erteilte derselbe dem Finanzrat zu Handen der Fischer den Auftrag, daß er sich an den 1792 festgesetzten Tarif und den Vertrag von 1803 halten und keineswegs auf Taxerhöhungen oder Abänderungen der Routen eingehen solle. Zum Ausgleich der Beschwerden bestimmte er der bernischen Verwaltung eine Frist und wenn während derselben die Übertaxen nicht aufgehoben und Besserungen geschaffen würden, sollte die Postpacht ohne weitere Umstände auf den 1. November aufgelöst werden. Liessen die Fischer sich aber unterdessen noch höhere Porti zuschulden kommen, so sollten sie von jedem Brief das Doppelte als Strafe bezahlen. Hätten sie sich aber zu beschweren, daß der eine oder andere Kanton zu hohe Taxen verlange, so erklärte sich die Regierung bereit, ihnen zum Recht zu verhelfen. Diese energische Sprache half. Am 14. April konnte der Finanzrat berichten, daß die Fischer dem Begehren entsprochen hätten und nur noch einige kleine Punkte strittig seien. Besonders verlangten sie gegen die Stümpelboten geschützt zu werden. Dem kam der Rat nach und beschloß, daß durch die Kanzlei folgende Verordnung in Kraft gesetzt werden solle:[2])

„Wir Schultheiß und Rat des Kantons Solothurn tun kund hiermit:

Daß wir in Rücksicht auf den Postvertrag, der den 23. November 1803 mit den Herren Fischern zur Besorgung des Postwesens für hiesigen Kanton abgeschlossen worden, vernehmen müssen, es werden zur großen Beschwerde und Abbruch unserer Postbesteher in regelmäßigen Touren und Läuffen, Personen, Geld und Briefe von Fremden und Einheimischen wider die eingegangene

[1]) R. M. 1808, 15. Februar.
[2]) R. M. 1808, pag. 398.

Verpflichtung weiterbefördert, deswegen wir beschlossen und hiermit verordnet haben:

1. Daß weil das Postwesen im Kanton Solothurn den Herren Fischern von Bern bis 1. Juli 1822 verpachtet ist, während dieser Zeit alle Anstalten, welche an bestimmten Tagen und zwischen bestimmten Orten, Personen, Gelder, Briefe und Pakete von Wert, deren Gewicht nicht zehn Pfund übersteigt, hin und her führen, oder zu tragen pflegen, stehen einzig gedachten Pächtern unseres Postwesens, welche mit der Benehmigung unseres Finanzrates dergleichen anzustellen und zu gestatten allein befugt sind.
2. Von dieser Abhängigkeit sind die durch Beschluß vom 27. Juli 1806 angestellten Fußböte von Dorneck, Schönenwerd und Balsthal solange ausgenommen, bis die Postpächter uns für die Gegenden, denen diese Fußboten gewidmet sind, eine andere, den Bedürfnissen ebenso angemessene Einrichtung zur Benehmigung einreichen werden.
3. Alle versiegelten Briefe, alle Geldsorten, alle Sachen von Wert, welche das Gewicht von 10 Pfund nicht übersteigen, sollen ausschließlich durch die Posteinrichtungen gehen, da wo dergleichen wöchentlich zwei- oder mehrmal bestehen; diese Verordnung bezieht sich auch auf das Fahren reisender Personen zu bestimmten Tagen und zwischen bestimmten Orten, wo aber keine Posteinrichtungen sind, oder wenn jemand sein Eigentum selbst oder durch einen Expressen befördern will, bleibt jedermann unbenommen sich nach Vermögen zu behelfen.
4. Es ist unsern Postbestehern bewilligt, auf verdächtige Boten, Fuhrwerker und Kutscher nach erhaltener Bewilligung des betreffenden Oberamtmanns durch die Landjäger oder andere Aufsichten genau wachen, solche durchsuchen, und im Falle etwas, das dieser Verordnung oder dem Pachtvertrag vom 23. November 1803 zuwider, im Kanton auf- oder abgeladen werden sollte, entdeckt würde, dergleichen Personen und Fuhrleute anhalten und dem Oberamtmann des Orts als Richter erster Instanz zuführen lassen.
5. Auf jeden versiegelten Brief, der in unserem Kanton gesammelt oder von andern Orten her ins Land gebracht wird, um anders als durch die Post verteilt zu werden, und ein Porto zu beziehen, ist eine Buße von 10 Batzen zu Handen des Verleiders gesetzt, und die Briefe sollen durch die Post taxiert und ausgeteilt werden, die in diesem Fall sich befindlichen Geldsorten und Sachen von Wert, aber sind der Konfiskation unterworfen. Daraus soll der Post das ihr dadurch entzogene Porto vergütet, vom Überrest ein Dritteil dem Verleider und die zwei andern Dritteile zu Handen der Armen des Ortes verteilt werden. Der Träger, Fuhrmann oder Kutscher verfällt überdies einer Buße von 5 bis 10 Franken.

6. Jede Person, welche sich ohne Erlaubnis unserer Postbesteher mit der Ablage und Buchhaltung zur Versendung von Briefen, Paketen, Geldsorten, Sachen von Wert und Personen befassen würde, ist mit ein- bis dreitägiger Gefangenschaft zu bestrafen und für jeden versandten Gegenstand mit obbenannten Bußen zu belegen.
7. Im Wiederholungsfall eines Vergehens gegen die Verordnung verfällt der im Fehler sich befindende in doppelte Bestrafung und in die Konfiskation von Pferd, Wagen und aller zum Botenwesen dienenden Gerätschaften.
8. Gegenwärtige Verordnung, deren Exekution dem Finanzrat anvertraut ist, soll gedruckt, öffentlich bekannt gemacht werden und an den gewöhnlichen Orten, wie auf den Postablagen angeschlagen werden."

So waren nach langwierigen Unterhandlungen der bisherige Postenlauf und die Tarife gewährleistet. Aber wer konnte wissen, wann bei der dermaligen Zersplitterung und Eigennützigkeit in der Verwaltung die gesicherten Kurse zum Nachteil des Regals wieder abgeändert würden. Da dies dem Kleinen Rat nur als eine Frage der Zeit erschien, instruierte er die Abordnung für die Tagsatzung, die sich 1808 in Luzern unter Landammann Vinzenz Rüttimann versammeln sollte, dahin, den Antrag einzureichen, „daß nämlich die Tagsatzung entscheiden möchte, ob es nicht zweckmäßig wäre, konkordatsweise eine allgemeine Posteinrichtung zu treffen, als wodurch der Postlauf einfacher und zweckmäßiger angeordnet, die Kosten wesentlich vermindert und bessere Verhältnisse mit dem Auslande erzielt werden könnten. Aus dem Ertrag würden allererst die Kosten zu bestreiten, dann der Gewinn unter den Kantonen nach dem Verhältnis ihres Beitrages zu den eidgenössischen Auslagen zu verteilen sein, wobei auch ebenfalls auf die Kantone, welche durch diese Zentralisation verlieren würden, besondere Rücksicht genommen werden könnte. Daß also allgemeine Grundsätze über eine Zentralisation des Postwesens aufgestellt werden, welche einen jeden Kanton in diejenigen Rechte einschränken, die ihn an seine Mitstände anschließen und die ihm wie den übrigen Kantonen zuteil werden sollen."[1]) Die solothurnische Ehrengesandtschaft regte auch eine solche Neuorganisation an. Allein die Tagsatzung vernahm aber diesen Vorschlag mit Mißfallen und verwarf ihn mit der Begründung, daß das Postregal bereits durch eidgenössische Beschlüsse den Kantonen zugesichert wurde.

Wo sich bei der Organisation der Post eine fortschrittliche Gesinnung zeigte, wirkte der Stand Luzern stets mit und unterstützte lebhaft den von Solothurn gestellten Antrag. Als er jedoch abgelehnt wurde, arbeiteten die luzernischen Abgeordneten für die Tagsatzung von 1811 selbst einen Plan aus,

[1]) Amtliche Sammlung der Abschiede (1808—1813), pag. 236.

um die Vorteile einer Zentralisation einleuchtend darzustellen, da nur auf diesem Wege, ohne daß das ökonomische Interesse der Kantone darunter zu leiden hätte, durch eine beträchtliche Verminderung der Kosten und durch zweckmäßigere Einrichtung der Anstalten selbst, dem Publikum, dem Wirtschaftsleben und dem schweizerischen Gemeinwesen überhaupt am besten gedient werden müßte. Weil nun von vornherein sicher war, daß eine gänzliche Vereinheitlichung noch nicht angenommen würde, so sollten wenigstens die Kosten zentralisiert und unter eidgenössische Kontrolle gestellt werden, damit eine allgemeine Abrechnung über Einnahmen und Ausgaben stattfinden könne. Würde endlich auch diese Idee zur Vereinfachung des Postwesens verworfen, so forderte Luzern, daß die Tagsatzung den eingerissenen Mißbräuchen wenigstens durch Handhabung ihrer eigenen Beschlüsse von 1803 und 1804 entgegentrete.[1]) Dieser weitschauende Antrag für eine Zentralisation der Post wurde nur von den Abgeordneten von Glarus, Thurgau, Solothurn, Appenzell, Zug und Graubünden unterstützt, währenddem die Mehrheit dem Projekt abgeneigt war. Sie berief sich lediglich auf Artikel 12 der Verfassung, gemäß welchem die Kantone alle Gewalt ausüben, die nicht ausdrücklich der Bundesbehörde übertragen ist.[2]) Wenn auch die Anschauung, daß ohne straffe Einheit und eine gewisse Ausdehnung des Gebietes ein gut organisiertes Postwesen nicht gedeihen könne, noch nicht durchdrang, so gab es doch immer Männer genug, denen diese Einsicht nicht fehlte und die bei allen fortschrittlichen Bestrebungen in der schweizerischen Postgeschichte mitwirkten. So war schon viel gewonnen, wenn die kleinen Stände solchen Ideen nicht gleichgültig gegenüberstanden. Diese hatten aber auch besondere Gründe, eine Neuorganisation herbeizuwünschen, weil ihr Regal durch Private oder größere Kantone lediglich der Transitinteressen wegen ausgebeutet wurde und sie Verkehrsverbesserungen nur unter schweren Opfern und durch langwierige Unterhandlungen erzwingen konnten.

Somit brachte die in Solothurn stattgefundene Tagsatzung von 1811 für die Postverwaltung keine Neuerungen. Der Einzige, der durch sie einen Vorteil erhielt, war der alt Landvogt Guldimann, welcher von der Obrigkeit für seine außerordentlich angestrengten Bemühungen im Postdienst während der Tagsatzungszeit eine Gratifikation von vier Mütt Korn geschenkt bekam.[3]) Der kantonale und private Betrieb dauerte in gewohnter Willkür weiter und bald begannen die alten Klagen und Streitigkeiten über schlechte Verwaltung und mangelnden Schutz wieder. Noch immer standen die Fischer unter dem Eindruck der angedrohten Vertragskündigung. Daher bemühten sie sich ernstlich Mißstände zu vermeiden. Und es verflossen volle zwei Jahre, bis wieder wirkliche Mißbräuche

[1]) Amtliche Sammlung der Abschiede (1803—1813), pag. 236 und 237.
[2]) Amtliche Sammlung der Abschiede (1803—1813), pag. 237.
[3]) R. M. 1812, pag. 94.

einrissen. Dagegen war es nun an den Pächtern, sich über allerlei Unannehmlichkeiten aufzuhalten. Die Mediationsakte gestattete den Kantonen weiterhin, in ihrem Gebiete Binnenabgaben zu erheben. Solche Zollstationen, welche mit Schlagbäumen versehen waren, gab es ebenfalls im Kanton Solothurn. Dieselben bildeten oft ein arges Verkehrshindernis, indem sie nachts heruntergelassen wurden und so die Straßen versperrten. Die Postdirektion des Kantons Aargau beschwerte sich durch die bernische Verwaltung, daß die nach Balsthal reitenden Kuriere auf der Hin- und Herreise genötigt seien, sechs bis neunmal abzusteigen, um die quer über die Landstraße angebrachten Schlagbäume zu öffnen. Da dies dem Postenlauf nicht gerade sehr förderlich war, sondern für den Postillon eine große Gefahr darstellte, indem — wie der Bericht weiter ausführt — ein Bösewicht in einer finstern Nacht aufpassen, dem Postillon einen Streich versetzen und ihn des Felleisens berauben könnte, wurde die Zollkammer geziemend ersucht, solchen unhaltbaren Zuständen abzuhelfen.[1])

Neben den Schlagbäumen, welche für die technische Betriebsvervollkommnung eine Hemmung darstellten, vereitelten die unerlaubten Boten wieder einen größern ökonomischen Erfolg. Trotzdem der Kleine Rat das längst verlangte Mandat erlassen hatte, wirkte es gleichwohl nicht abschreckend, sondern noch immer vertrugen zahlreiche nicht anerkannte Boten zwischen Solothurn und Olten Postsachen. Es kam sogar vor, daß ein regelmäßiger Personentransport mit vier Pferden in festgesetzten Kursen von Olten nach Basel organisiert wurde.[2]) Dadurch ging natürlich der berechtigten Anstalt ein Teil des Einkommens verloren. Weil diese Stümpelboten stets billiger arbeiteten, benutzte man sie vielfach für den Lokalverkehr und die Leute in den Dörfern sahen sie beinahe als die privilegierten Boten an. Materielle Erfolgseinbußen ergaben sich ferner aus den zahlreichen Hintergehungen des tarifmäßigen Portos. Das versuchte man mit einem gewissen Erfolg, indem die amtliche Portofreiheit mißbraucht wurde. Als es sich aber herausstellte, daß auf den solothurnischen Bureaux unter dem Kantonssiegel auch private Briefe verschickt würden, wodurch den Pächtern beträchtlicher Schaden entstehe, sah sich der Staatsschreiber veranlaßt, die Oberamtmänner auf solche Betrügereien aufmerksam zu machen.[3]) In ausgedehnterem Maße schädigte man aber die Postverwaltung, indem die Wertangabe bei Valoren nicht genau erfolgte. Eine besondere Gewandtheit erlangte darin der städtische Uhrmacher, Josef Pfluger, der oft aus La Chaux-de-Fonds Uhrenschachteln mit auffallend geringer Wertangabe durch die Post beziehen ließ. Nun kamen einmal durch Zufall diese Paketchen auf dem Bureau offen an und wurden untersucht, ob

[1]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer vom 27. Juni 1804.
[2]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer 1809.
[3]) K. B. 1809, pag. 1.

nichts verdorben sei. Es ergab sich aus der Faktur, daß die goldene Repetieruhr einen Wert von 204 Franken repräsentierte anstatt der angegebenen 4 Louis d'or. Infolge der falschen Angabe lag ein Betrug vor und die Fischer ließen diesen Fall vor Amtsgericht kommen. Aus dem Frevelkonzept des Oberamtes Bern ergibt sich, daß das Wertstück zu Handen der Beschädigten konfisziert wurde.[1])

Wie wir bei der Neuorganisation der solothurnischen Posten gesehen haben, wurde auch ein Bote geschaffen, welcher die Gegenden von Balsthal und Önsingen bedienen mußte und zugleich der Regierung für Geldtransporte zur Verfügung stand. Derselbe starb 1808 und die Wiederbesetzung dieser Stelle bildete Gegenstand einer lebhaften Gemeindepolitik. Unter den Bewerbern meldete sich auch der Postcommis von Balsthal, der den Dienst durch seine Kinder besorgen lassen wollte; die andern beiden waren der Sohn des Amtsweibels und ein im spanischen Heer gestandener Söldner. Der letztere hatte für die Wahl am meisten Aussichten; denn er besaß die nachstehende Empfehlung eines Großrates: „nach dem Versprechen habe ich mit dem Johannes Studer Von oberbuchsiden dem so genannten Spanyol geredet, wegen dem briefen Vertragen, er nimbt es mit freuden an, wann man im es an Vertrauen will. er Verspricht allen fleiß und genau in seinen Verrichtungen zu sein, was ich diesen man könne so wird er sein Versprechen halten und das bostambt wird wohl bedient sein, ich grüße Euch hertzlich."[2]) Die großrätliche Protektion hatte Erfolg und die Postpächter meldeten seine Wahl dem Finanzrat. Als er durch den Verwalter in Balsthal mit dem Amt betraut werden sollte, stellte es sich heraus, daß der gute Mann weder lesen noch schreiben konnte. Nun war klar, daß ein Analphabet untauglich sei und man wollte den Dienst dem Postcommis und seiner Familie übertragen, der so eine willkommene Erhöhung ihres kleinen Gehaltes zuteil geworden wäre. Jetzt aber versuchte der Amtsweibel Baumgartner seinem Sohn den Posten zu verschaffen. Er erhielt eine Petition und Empfehlung der Gemeinde Önsingen und die bernische Verwaltung zögerte nicht, ihn als Boten nach Balsthal anzustellen.

Der Kursdienst war in den verflossenen zwei Jahren ziemlich befriedigend gewesen, aber schon 1810 sahen sich solothurnische Kaufleute veranlaßt, den Finanzrat auf eigenmächtige Taxerhöhungen und Verspätungen aufmerksam zu machen. Neuerdings versuchten die Fischer den St. Niklauserboten abzuschaffen, wodurch den Handelshäusern infolge des weiten Umwegs der Korrespondenz nach Solothurn ein großer Nachteil entstanden wäre.[3]) Die Beschwerden wegen Überschreitung des Portos wurden dadurch verursacht, daß die Briefe von Lille 32 Kreuzer, von Lan-

[1]) P. A. Bd. II.
[2]) P. A. Bd. II.
[3]) R. M. 1810, pag. 374.

gres 22 und von Straßburg 20 Kreuzer kosteten, während sie zuvor nicht nur billiger, sondern auch rascher befördert wurden. Die Briefe nach Neuenburg gingen, wie bereits erwähnt, über Bern; nun kam es aber regelmäßig vor, daß die am Donnerstag abgeschickten zur selben Zeit an ihrem Bestimmungsort ankamen, wie die, welche erst am Samstag abends aufgegeben wurden; denn sie blieben in Bern infolge der Verpassung des Anschlusses liegen. Zugleich beklagte sich die literarische Gesellschaft, daß seit geraumer Zeit die Abonnements der ausländischen Zeitschriften eine Erhöhung von mehreren Franken erlitten hätten.[1]) Die Fischer entzogen sich vorderhand einer nähern Rechtfertigung durch bloße Ausreden und auf die Gerechtigkeitsliebe der Regierung sich stützend, glaubten sie „auch einigermaßen auf dero Zufriedenheit in Rücksicht der Bedienung Ihres Publikums machen zu dürfen und wir müssen also Hochdero Zuschrift und enthaltende Vorwürfe sehr kränkend empfinden. Selbige enthaltet die Klagen von Übertaxen ohne Belege, von Verspätung der Briefe, die nicht von uns, sondern von unrichtiger Versendung der Korrespondenten selbst abhangen."[2]) Um jedoch die Kaufleute zu beruhigen, versprachen sie die baldige Einführung einer Messagerie zwischen Basel und Neuenburg, die in Solothurn wöchentlich zweimal übernachten sollte. Nur auf die Klagen der literarischen Gesellschaft ließen sie sich ein und veröffentlichten die genauen Preise der auf den solothurnischen Postbureaux zu abonnierenden Zeitungen.[3])

So sind es meistens ausländische Blätter, welche durch die Postverwaltung bestellt werden konnten. Das solothurnische Zeitungswesen selbst war in dieser Epoche erst in der Entstehung begriffen, doch gelangte es infolge der scharfen Zensur noch zu keiner Bedeutung. Da der Inhalt stets genau geprüft wurde, beschränkte man sich meistens auf die Publikation ausländischer Nachrichten, die man getreulich den großen Blättern abschrieb. Blieben dieselben aber durch Störungen im Postkurs einmal aus

---

[1]) P. A. Bd. II, Klageschrift von 1810.

[2]) P. A. Bd. II.

[3]) Aus dem betreffenden Anschlag entnehmen wir, daß die Post in Solothurn folgende Blätter vermittelte, wobei die erste Zahl in Klammern den Preis eines Jahresabonnements in Livres und die zweite die Anzahl des Erscheinens pro Woche bedeutet. Allgemeine Zeitung (36, 7); Hamburger Zeitung (36, 4); Augsburger Zeitung (18.10, 7); Wiener Zeitung (42, 1); Abeille du Nord (36, 4); Mercure d'Altona (36, 2); Journal de Francforth (33, 7); Reichspost von Frankfurt (16, 4); Schwäbischer Merkur (16, 7); Niederrheinischer Kurier (28, 2); Korrespondent von Nürnberg (28, 7); Journal von Maynz (32, 2); Polizey Blatt von Freiburg i. Br. (16, 2); Politisches Journal von Hamburg (32); Weltkunde von Aarau (16, 2); Schweizerblatt von Aarau (4, 1); Ziegler-Zeitung von Schaffhausen (6, 2); Huter-Zeitung von Schaffhausen (6, 2); Orell-Zeitung von Zürich (6, 2); Bürkli von Zürich (4.8, 1); Erzähler von St. Gallen (5, 1); Journal von Lausanne (12, 2); Zeitung von Lausanne (12, 2); Vaterländ. Blatt des österreich. Staates (44, 1); Delfs (32, 1); Allgemeine Handlungszeitung von Nürnberg (18, 2); Morgenblatt (32, 6).

und fehlten lokale Neuigkeiten, so behalf man sich einfach mit der Publikation von Erfindungen. Dem journalistischen Tiefstand entsprach auch die Abonnentenzahl. Sie betrug für das „Solothurner Wochenblatt" 1810 im Stadtbezirk 104, im Kanton 31, in der übrigen Schweiz 9, in Paris 1, total 145, zehn Jahre später waren es bloß noch 113.[1])

1811 wurde in Solothurn eine Konferenz eröffnet, an welcher die Grundsätze für einen neuen Vertragsabschluß mit der französischen Postverwaltung beraten werden sollten. Am 9. Januar 1811 unterbreitete der französische Gesandte, Graf Auguste Talleyrand, dem Landammann, Heinrich Grimm de Wartenfels, den Antrag, die Postverhältnisse zwischen der Schweiz und dem Kaiserreich zeitgemäß zu erneuern. Der Verkehr zwischen den beiden Ländern vollzog sich nach den Bestimmungen des Vertrages von 1724, den Basel mit Frankreich unterhielt und dem mit Bern von 1786. Zweifellos waren die Bestimmungen und Auswechslungstarife veraltet und ein neues Abkommen eine nur zu begründete Notwendigkeit. In diesem Sinne drückt sich auch das Schreiben des Ministers an den Landammann aus:[2]) „Les anciennes conventions, conclues entre les offices de poste de France et de Suisse ne s'accordent plus avec le tarif des lettres, ni avec les loies actuelles de l'empire. Les taxes ne sont pas proportionnées elles doivent l'être au poid des lettres et paquets, les différences survenues dans la valeur des anciennes monnaies occasionnent des pertes considérables dans les paiements que reçoit l'office des postes de France; le public est privé de la liberté d'affranchir les lettres jusqu'au lieu de leur déstination, il est privé de la réduction des taxes établies par nos loies actuelles sur le transport des échantillons de marchandises, des journaux et des autres objets de librairie. L'ancienneté des tarifs qu'on a pour règle suffirait seule pour indiquer que les taxes cessent d'être en proportions avec l'accroissement progressif de tous les autres tarifs. L'agrandissement du territoire de l'empire exige d'ailleurs qu'il soit fait un arrangement qui puisse s'appliquer aux nouveaux départements comme aux anciens. Jusqu'ici on n'a pas eu de base assez fixe pour la taxe des lettres dans les pays nouvellement réunis et on ne peut la déterminer que par aproximation." Da gemäß den erwähnten Tagsatzungsbeschlüssen von 1803 und 1804 das allgemeine Interesse des Landes bei jeder Neuerung im Postwesen, sowohl im Verkehr zwischen den Kantonen als auch mit dem Ausland wahrgenommen werden sollte, ersuchte der Landammann durch Zirkular vom 23. Januar 1811 die Regierungen der in Betracht fallenden Kantone, ihre Vorschläge über eine zweckmäßige Anbahnung der Unterhandlungen einzureichen.[3])

[1]) Baumann, Ein Beitrag zur Geschichte der soloth. Buchdruckereien und der soloth. Zeitungen bis zum Jahre 1848, pag. 37 und 39.

[2]) Breny, Die Postbeziehungen zwischen Frankreich und der Schweiz mit besonderer Berücksichtigung des Kantons Zürich, pag. 1 und 2.

[3]) R. M. 1811, pag. 83, 294 und 438.

Am 5. März aber berichtete er dem solothurnischen Kleinen Rat, daß aus den Rückantworten auf sein Kreisschreiben deutlich zu entnehmen sei, daß die bevorstehenden Besprechungen als ein Geschäft von allgemeiner Wichtigkeit betrachtet werde. Die Grundsätze seien aber noch nicht klar und auch die Ansichten der Stände gingen soweit auseinander, daß es der Landammann für das geeignetste hielt, ihnen auf einer Konferenz Gelegenheit zu einer erschöpfenden Behandlung zu bieten. Zu diesem Zwecke versammelten sich am 26. März 1811 in Solothurn die Abgeordneten der interessierten Postverwaltungen.

Wie bei den eingegangenen Rückantworten, so zeigte sich schon bei der Eröffnung der Debatten, wie grundverschieden die Interessen waren und daß niemand dem Gemeinwohl ein Opfer bringen wollte. Die Grenzkantone suchten den Verkehr mit Frankreich weiterhin zu monopolisieren, um dadurch allerlei Vorteile zu erzielen, während die Binnenkantone den Gesamtvertragsabschluß verfochten. In diesem Sinne erklärte auch der solothurnische Deputierte von Sury, „daß es den Umständen angemessen sei, wenn im Namen der ganzen Schweiz traktiert werde, was auch nach dem Inhalt der Gesandtschaftsnote Frankreichs zu sein scheint."[1]) Allein diese Anschauung herrschte nicht vor. Die Mehrheit war geneigt, die Sonderverträge nach Gutfinden zu erneuern, wobei man auf das Interesse der andern Stände billig Rücksicht nehmen könne. Dahin gingen die Ansichten Berns, dessen Abgeordneter glaubte „von dem Grundsatz ausgehen zu müssen, der durch die konstitutionellen und organischen Verhältnisse der Schweiz vorgeschrieben sei. Die Vermittlungsakte berühre die Postverhältnisse nicht und seien solche mithin unter denjenigen Souveränitätsrechten begriffen, welche den Kantonen verbehalten bleiben und durch den Tagsatzungsbeschluß von 1803 seien die Posten ausdrücklich kantonalisiert und den Kantonen das Recht erteilt worden, sowohl unter sich, als auch mit fremden Staaten Traktate abzuschließen; woraus erhelle deutlich, daß die bevorstehenden Unterhandlungen durch die betreffenden Kantone zu führen seien, was jedoch nicht hindere, daß das Interesse der übrigen im Laufe der Unterhandlungen gehörig beachtet werde und durch Vorlegung des Traktates bei der Tagsatzung vollkommen gesichert werde. Es frage sich nur, ob man bei diesem Grundsatz bleiben wolle, oder ob man von einem andern Gesichtspunkt ausgehen wolle."[2]) Diese Idee verfocht Merian von Basel noch energischer, er „stimmt den Ansichten Berns bei und erklärt zugleich die Gesinnungen ihrer Regierung gehen bestimmt dahin, bei einem neuen Traktat mit Frankreich alle übrigen dabei interessierten Kantone mit Basel in die gleichen Rechte zu setzen und

[1]) Bundesarchiv Bern, Postwesen, Protokolle 522 (1807—1813) Konferenzprotokoll.

[2]) Bundesarchiv Bern, Postwesen, Protokolle 522 (1807—1813) Konferenzprotokoll.

dabei keinen Unterschied stattfinden zu lassen, wie solches bei dem Traktat von 1724 gewesen sei. Es seien daher keine Gründe vorhanden die Negociationen den Händen der Grenzkantone zu entziehen, im Gegenteil hätten dieselben ihrer Lage nach das erste Recht dazu. Niemand könne auch eine solche besser führen als sie, da sie bereits im Besitz von Traktaten seien und diese bei Unterhandlungen von neuem umsoviel eher als Basis aufstellen und geltend machen könne. Übrigens gedenke Basel aus den Unterhandlungen kein Geheimnis zu machen, sondern dieselben mit Vergnügen seinen Mitständen offen mitzuteilen."[1])

Drang aber einmal der Wille zum Abschluß von Sonderverträgen durch, dann wußten sich die Grenzkantone trotz der Vorlegung vor die Tagsatzung gewisse Vorteile zu ihren Gunsten zu sichern. Nachdem man in einigen Sitzungen weiterberaten hatte, wurde entschieden, den Grenzkantonen, wie bisher, die künftigen Unterhandlungen zu überlassen, und das Schlußprotokoll der Konferenz weist folgende bindende Erklärung auf:[2])

„1. Der § 1 des Tagsatzungsbeschlusses vom 2. August 1803, welcher das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone in ihrem Grenzumfang erklärt, wird bei der gegenwärtigen Verhandlung in seiner ganzen Ausdehnung anerkannt.

2. Da laut § 4 dieses Tagsatzungsbeschlusses die Postarrondissements befugt sind, die mit den angrenzenden fremden Staaten bestehenden Traktate und Verkommnisse nötigenfalls zu erneuern, jedoch, daß sie keinem Kanton nachteilig seien, so soll auch teils mit Rücksicht auf die bestandenen Verhältnisse, teils wegen der nähern Kenntnisse und dem unmittelbaren Interesse, das die Grenzkantone bei der Sache haben, die bevorstehende wichtige Unterhandlung durch die drei Stände Bern, Basel und Waadt geführt werden, wobei sie sich nach folgenden Grundsätzen zu richten haben:

   a) Sie werden trachten, daß wo immer möglich keine nachteilige Veränderung in den französischen Brieftaxen Platz finde, sondern dieselben lediglich auf Fundament der bisher bestandenen Posttraktate, um deren Erneuerung es zu tun ist, in ein der Sache angemessenes Verhältnis gebracht werden. Sollte jedoch eine Erhöhung unausweichlich sein, so werden sie solche auch zu Gunsten der gesamten Schweiz und zwar nach ihren ganz besondern Verhältnissen für die an Frankreich abzugebenden Briefe geltend zu machen suchen.

   b) Sie werden den rückliegenden Kantonen die französische Korrespondenz genau zu den nämlichen Preisen überlassen,

[1]) Bundesarchiv Bern, Postwesen, Protokolle 522 (1807—1813) Konferenzprotokoll.

[2]) Bundesarchiv Bern, Postwesen, Protokolle 522 (1807—1813) Konferenzprotokoll.

wie sie solche von Frankreich selbst empfangen, jedoch mit Nachnahme dessen, was ihnen an Porto und an Billigkeit für die Manipulation in den Grenzbureaux gebührt.

c) Die gegenseitigen Korrespondenzen sollen, so viel immer möglich, auf der kürzesten Route bezogen und abgegeben werden.

3. Da nach dem § 4 des Tagsatzungsbeschlusses von 1803 die negociierten Posttraktate der Tagsatzung vorgelegt werden sollen, so wird teils mit Rücksicht auf diesen Umstand, teils wegen der besondern Wichtigkeit und dem allgemeinen Interesse der gegenwärtigen Unterhandlung, dieselbe unter die besondere Aufsicht und den Schutz Seiner Excellenz, des Landammanns der Schweiz gesetzt und Hochdemselben überlassen, zu diesem Behuf in seinem Namen einen Kommissär zu ernennen, dessen Pflichten und Befugnis im wesentlichen dahingehen:

a) Er wird darauf sehen, daß die bereits oben festgestellten Grundsätze pünktlich beobachtet werden, und zu dem End hin den Gang der Unterhandlungen verfolgen.

b) Er wird den Kommissionen der Grenzkantone bei allen Vorfallenheiten mit Rat und Tat an die Hand gehen und sie nötigenfalls, wo sie selbst nicht ausreichen könnten, mit allem Ansehen und Nachdruck seines hohen Kommittenten bei den französischen Behörden unterstützen.

c) Er wird jede mögliche Kollision unter ihnen aufs sorgfältigste zu heben trachten, damit von dem betreffenden Kantonen im vollkommenen Einverständnis und mit vereinten Kräften auf den nämlichen Zweck gearbeitet und das allgemeine Interesse nie aus den Augen verloren gehe."

Diese Erklärung sollte die Interessengegensätze zu überbrücken suchen. Die französischen Verträge wurden aus politischen Gründen erst 1816 gekündigt und so konnten die Grenzkantone noch einige Jahre aus der Übermittlung der aus Frankreich eintreffenden Korrespondenz zum Nachteil der im Innern gelegenen Stände übersetzte Porti verlangen.

Zeigt die schweizerische Postgeschichte im allgemeinen und die der Kantone im besondern, zahllose Beispiele einer egoistischen Interessengesinnung, die oft betriebsstörend wirkte, so sollten sich die Folgen einer derartigen Verwaltungspolitik klar im Kampf zwischen der bernischen und waadtländischen Postregie ergeben. Wir verfolgen denselben nur soweit das solothurnische Regal in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Angeregt durch die Bestimmungen der Mediationsakte und die schlechten finanziellen und verkehrstechnischen Erfolge unter der Pacht, übernahm der Kanton Waadt 1804 die Post in eigene Verwaltung. Bald sah er sich genötigt, mit den Fischer die gegenseitigen Post- und Transitverhältnisse zu regeln. Dies geschah in

einem Vertrag vom 26. März 1804. Da nun eine neue Postverwaltung entstanden war, erhielt Waadt am Portoertrag der Transitgegenstände auch einen Anteil. Das Fischersche Verwaltungsgebiet war jetzt kleiner geworden und so mußten die bernischen Pächter ihre alten Taxen mit Waadt teilen, was notwendigerweise eine Übereinkunft bedingte. Es handelte sich also lediglich um die Verteilung der Porti zwischen den beiden Administrationen. Das getroffene Verkommnis brachte jedoch den ehemaligen Pächtern bedeutende Vorteile. Die Briefe zwischen den Kantonen Bern und Waadt wurden in Payerne (Peterlingen), einige Stunden innerhalb der waadtländischen Grenzen, ausgewechselt. Die bernische Verwaltung vergütete dem Kanton Waadt alle von seinem Gebiet kommenden Briefe, ohne Unterschied der Entfernung, mit zwei Kreuzern. Dem Fischerschen Postamt mußte er die seinigen je nach den Distanzen mit zwei, vier, sechs und acht Kreuzern entschädigen.[1]) So erhielt der Letztere für die sein Gebiet transitierenden Briefe ein geringeres Entgelt, als er Bern bezahlen mußte. Diese nachteilige Übereinkunft ratifizierte er nur, weil er sein Postwesen auf eigene Rechnung übernehmen wollte und den Regiebetrieb unter allen Umständen einer weitern Verpachtung vorzog. Immerhin sah Waadt diese Regelung stets nur für provisorisch an; sie war übrigens für beide Parteien auf sechs Monate kündbar. Schon 1807 machte das waadtländische Postamt von diesem Vorbehalt Gebrauch und verlangte eine Abänderung des Vertrages. Im Mai desselben Jahres versuchte es mit den Fischern in Unterhandlungen zu treten. Dadurch hätte sein Anteil an den Transiterträgen nach der Entfernung erhöht, die der andern Partei aber billigerweise herabgesetzt werden sollen, um keine Verteurung des Portos nach dem Dekret der Tagsatzung zu verursachen. Die Versuche blieben ergebnislos; denn die Herren Fischer waren zu einer Herabsetzung ihrer Ansprüche nicht bereit und da Waadt an seinen Forderungen festhielt, wäre eine Erhöhung der Taxen entstanden, wozu aber die Genehmigung der Regierungen eingeholt werden mußte. So konnte Waadt zweifellos mit Recht sagen, daß „durch den langen Genuß von Vorteilen, die er den Herren Fischern einräumte, sich bei ihnen der Wahn erzeugt hat, daß ihnen dieselben nie mehr entrissen werden könnten und der Besitz ist in ihren Augen zum Recht geworden."[2]) Es wartete aber noch mit der Aufkündigung, weil mit dem Ausland verschiedene Angelegenheiten besprochen wurden. Am 8. August 1811 sollte der betreffende Vertrag zu Ende gehen. Der Termin zu einer endgültigen Neuregelung wurde, infolge der Unterhandlungen in Solothurn wegen der französischen Postverträge, etwas hinausgescho-

[1]) Privatarchiv von Fischer, Traktatenbuch, Bd. I, pag. 224—227.

[2]) P. A. Bd. I. Offizielle Darstellung der Unterhandlungen, die zwischen dem waadtländischen und bernischen Postamt für die Errichtung eines neuen Posttraktates stattgefunden haben.

ben. Nachdem auf dieser Konferenz kein positives Resultat erzielt werden konnte, begann 1812 zwischen den waadtländischen und bernischen Postämtern in Lausanne eine Aussprache über die Neugestaltung der Anteile am Transitertrag. Die Postpächter setzten den solothurnischen Finanzrat von dieser Konferenz in Kenntnis und verlangten die nötigen Instruktionen. Der Kleine Rat fand, daß der Gegenstand den Kanton nicht berühre und gab deswegen keine Vorschriften. Wohl aber solle man sich gegen jede Erhöhung der Posttaxen, die gezwungene Frankatur und gegen alles verwahren, was den Verfügungen der Tagsatzung zuwider und den solothurnischen Hoheitsrechten nachteilig sein dürfte.[1]) Allein sowie man schon zu einem Abschluß gekommen schien, nahmen die Fischer die gemachten Zugeständnisse zurück. Sie erklärten die Ursache hauptsächlich darin, daß mit ihnen zwei Verträge abgeschlossen werden sollten; einen in betreff der Kantone Bern und Solothurn und den zweiten mit Freiburg, weil die Grundsätze des erstern auf Freiburg angewendet nicht denselben Vorteil ergäben. Die Abänderungen, welche Waadt von Bern verlangte, betrafen: den Auswechslungsort für die hin- und hergehenden Briefe und Pakete, den Auslieferungstarif für die von einem Kanton kommenden und für den andern bestimmten Briefe und den Transittarif. Nachdem der Versuch eines gütlichen Vergleichs scheiterte, traf das waadtländische Postamt Vorbereitungen, um vom 1. Oktober an seine Briefe am äußersten Grenzort in Faoug unentgeltlich dem bernischen Postamt zu überliefern und die von Bern auch unentgeltlich in Empfang zu nehmen.[2]) Da solche Maßnahmen die Unordnung und den Hader vermehrt hätten und die Fischer mit dem Frankaturzwang drohten, anerbot der Landammann der Schweiz, Peter Burkhard, seine Vermittlung und die strittigen Parteien sahen von der sofortigen Durchführung der angeordneten Maßnahmen ab. So begannen am 15. Oktober 1812 in Payerne die Unterhandlungen zwischen Bern und Waadt im Beisein eidgenössischer Kommissarien. Solothurn und Freiburg nahmen nicht daran teil; denn sie wurden nicht nur nicht eingeladen, sondern hatten nicht einmal Kenntnis, daß und warum eine solche Konferenz stattfinde.[3])

Das Resultat der eingehenden Unterhandlungen war die Übereinkunft vom 22. Oktober 1812, abgeschlossen unter Ratifikationsvorbehalt der teilnehmenden Parteien. Ihre wesentlichen Bestimmungen sind folgende:[4])

1. Die zwischen den Kantonen Bern und Waadt hin- und hergehenden Briefe sollen in Zukunft in Faoug ausgewechselt werden. Das waadtländische Postamt behält sich aber vor die von

[1]) R. M. 1812, 16. November.
[2]) R. M. 1812, pag. 1125 und 1161; K. B. 1812, pag. 349 und 465.
[3]) R.M. 1812, 16. November.
[4]) P. A. Bd. I.

Bern nach Freiburg und Estavayer gehenden Briefe unentgeltlich nach Payerne zu liefern. Wenn es sich aber aus der Erfahrung ergeben sollte, daß Faoug kein schicklicher Auswechslungsort sei und das waadtländische Postamt es vorzöge die Briefe wie ehedem in Payerne auszuwechseln, so wäre das bernische Postamt gehalten die Briefe zwischen Faoug und Payerne unentgeltlich hin- und herzuführen und das Porto für diese Wegstrecke dem waadtländischen Postamt zu überlassen. Nur allein der Transport der Reisenden soll dem bernischen Postamt zugutekommen.

2. Für den Ablieferungstarif wird jeder der beiden Kantone Bern und Waadt in zwei Bezirke geteilt und festgesetzt, daß für die aus dem nähern Bezirk kommenden Briefe zwei Kreuzer vom einfachen Brief und für die aus dem entfernten stammenden vier Kreuzer verlangt werden sollen. Die Trennungslinie dieser beiden Bezirke war im Kanton Bern durch Thun, Langnau, Burgdorf, Kirchberg und Laupen gekennzeichnet und im waadtländischen Gebiet durch Moudon, Vevey, Lausanne, Cossonay, Orbe, Yverdon, Grandson und Consize. Die beiderseits genannten Orte sind noch im näherliegenden Bezirk begriffen. Für die aus dem Kanton Freiburg kommenden Briefe, welche in Payerne abgeliefert werden mußten, sollten zwei Kreuzer vom einfachen Brief bezogen werden. Die Korrespondenzen für Freiburg wurden, wenn sie aus dem nähern Bezirk kamen zu zwei, die aus dem entferntern zu vier Kreuzer abgelöst.
3. Wenn die Herren Fischer für Waadt Briefe aus Deutschland und der östlichen Schweiz zu geben haben, so haben sie auf vier Kreuzer Anspruch; daneben werden wie gewöhnlich neben den Transitgebühren die wirklichen Auslagen erstattet. Sollten diese Auslagen wider alles Erwarten erhöht werden, so muß das bernische das waadtländische Postamt davon benachrichtigen, damit die nötigen Maßregeln zu ergreifen seien. Auf jeden Fall sollte die bernische Verwaltung eine solche Erhöhung nicht zu tragen haben. Briefe, welche aus dem Kanton Waadt für die östliche Schweiz und Deutschland bestimmt sind, werden ebenfalls für den Transit durch sein Gebiet zu drei Kreuzern vergütet.

Neben diesen Hauptbestimmungen regelte der Vertrag in weniger wichtigen Artikeln den Dienst mit der französischen Postverwaltung und gestattete die Einrichtung eines Boten zwischen Bulle und Vevey, dessen Portoertrag gleichmäßig unter die Beteiligten verteilt werden sollte. Die Übereinkunft trat am 1. Januar 1813 für sechs Jahre in Rechtswirksamkeit. Nach mühsamen Unterhandlungen war sie zustandegekommen und sollte nun von den kontrahierenden Ständen ratifiziert werden, um so den bedenklichen Anständen ein endgültiges Ende zu bereiten. Die bernische Regierung gab beim Ratifikationsgesuch der Fischer die

Erklärung ab,[1]) „sie autorisiere sie, soviel es an ihr sei, jenem Traktat, insoweit es die Verteilung des Transits und die Erhöhung der Brieftaxe betreffe, als wofür allein ihre Einwilligung nötig sei, zu ratifizieren." Da diese Äußerung jedoch nicht genügte, um auch eine rechtsgültige Unterschrift für die beiden andern Kantone des bernischen Postarrondissements zu ermöglichen, teilten die Fischer den freiburgischen Behörden die Verhandlungsakten samt dem Schlußprotokoll mit und erbaten sich eine wegweisende Instruktion. Die dortige Regierung war der Ansicht, daß der Peterlingervertrag ihrem Regal zum Nachteil gereiche und wollte denselben also nicht ratifizieren. Hingegen forderte sie die Postbesteher auf, ihr anzuzeigen, wie sie unter solchen Umständen ihre Pachtbedingungen erfüllen werden.

Am 24. Oktober 1812 übermittelten letztere auch dem Kleinen Rat in Solothurn den Vertrag mit folgendem Begleitschreiben, das beinahe schon die Antwort enthält:[2]) „Wir haben die Ehre Ihnen das unter Leitung Seiner Excellenz, dem Landammann der Schweiz, auf der Konferenz in Peterlingen entworfene Postverkommnis ehrerbietig mitzuteilen. Aus demselben werden Hochdieselben entnehmen, welche beträchtliche Opfer durch die Annahme dieses Vertrages der hiesigen Postverwaltung auffallen werden. Bevor aber durch die hiesige Postverwaltung dieses Verkommnis definitiv anerkannt werden kann, müssen wir bei Ihnen, Unsere Hochgeachtete Herren! einfragen ob Hochdieselben zugeben wollen, daß laut Art. 5 Lit. b die waadtländischen Briefe, welche von weiters her kommen als von Lausanne, Vivis und Yfferten nach ihrem Kanton bestimmt sind, vom 1. Januar auch zwei Kreuzer teurer als bisher dem Publikum verkauft werden können, wofür wir uns Ihren hohen Entscheid mit Beförderung ausbitten müssen, damit vor dem 10. November dem Kanton Waadt die Genehmigung oder Verwerfung angezeigt werden könne. Im Falle Hochdieselben uns dieses nicht gestatten könnten, so müßten wir unsere Ratifikation der beiliegenden Konvention versagen."

Wie Freiburg, so hatte auch Solothurn von der stattgefundenen Konferenz keine Ahnung und es wäre sicherlich Sache der Postbesteher gewesen, die beiden Stände darauf aufmerksam zu machen, zumal die andern beteiligten Regierungen vertreten waren. Nun legte man dem Finanzrat kurzerhand das fertige Resultat der gepflogenen Unterhandlungen vor, ohne daß er sich vorher an denselben hätte beteiligen können. Die bernische Verwaltung hoffte wahrscheinlich, daß die nicht Vertretenen die Ratifikation versagen würden, um so einen Grund zu haben, die alten Ansprüche in einem neuen, für sie vorteilhaftern Vertrag wieder geltend machen zu können. Und so geschah es auch. Energischer als Freiburg ging Solothurn vor. Um über die Tragweite des Verkommnisses für

[1]) P. A. Bd. I, Dr. Schnell, Beleuchtung der sogeheißenen offiziellen Darstellung.

[2]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer vom 24. Oktober 1812.

das Wirtschaftsleben im klaren zu sein, übermachte der Finanzrat den Entwurf dem Oberamtmann der Stadt, mit dem Auftrag, unter seiner Anleitung Vertreter der Handelshäuser zusammenzuberufen, ihnen den Vertrag vorzulegen und auf diese Weise ihre Ansichten zu vernehmen, ob durch ihn vielleicht dem Handel ein allzugroßer Nachteil verursacht werde. Sie sollten jedoch auf die wirklichen Umstände Rücksicht nehmen. Die Kaufmannschaft lehnte die Übereinkunft ab, da jeder Brief, der rückwärts aus den Gebieten von Lausanne und Yverdon kam, zwei Kreuzer mehr als bisher kosten würde, wenn nicht der Pachtvertrag dagegen angewendet werden könnte.[1]) Das Resultat der Besprechungen wurde dem Finanzrat übermittelt. Dieser arbeitete ein Gutachten für den Kleinen Rat aus, des Inhaltes, daß die Übereinkunft von Payerne infolge der Taxerhöhungen für das Publikum unannehmbar sei. Dann aber dürfe man ihm auch aus Gründen des Staatsrechtes nicht beitreten, weil die Briefe, die durch oder vom Kanton Solothurn nach der Waadt gingen, eine Verminderung der Taxation erlitten. Durch die Anerkennung dieser Portoherabsetzung könnte Solothurn, wenn den Pächtern einmal der Vertrag gekündigt würde, mit den benachbarten Kantonen in Verlegenheit und Streit verwickelt werden. Zumal ein einfacher Brief von Solothurn bis Faoug von der waadtländischen Regie jetzt nur noch mit vier Kreuzern, statt wie bisher mit sechs Kreuzern bezahlt würde. Da nun ein solcher Brief drei Territorien, Solothurn, Bern und Freiburg durchlaufe, so müßten bei einer künftigen Ausscheidung der Rechte auf jene vier Kreuzer unfehlbar Schwierigkeiten entstehen. Nach den Tagsatzungsbeschlüssen durften aber weder Änderungen der Posttaxen noch der Straßen zum Nachteil anderer Kantone vorgenommen werden und so beschloß der Kleine Rat:[2]) „Es habe der Kanton Solothurn an einem Postverkommnis mit dem Stande Waadt keinen Anteil zu nehmen, er halte sich allein an die Vorschriften der Tagsatzung, daß die Brieftaxen nicht sollen erhöht werden und den mit den Herren Fischern beschlossenen Traktat. Haben sie nun mit dem Stande Waadt bis anhin einen vorteilhaften Traktat gehabt, so haben sie allein den Nutzen davon bezogen. Sind sie nun einen solchen Traktat eingegangen, der ihnen nachteilig sein mag, so müssen sie auch allein den Nachteil tragen." Einen Nachteil wollten aber die Fischer keineswegs tragen und so hatten sie auch einen guten Grund infolge der Verweigerung der Ratifikation durch Solothurn und Freiburg, um ihrerseits von dem ihnen in einigen Punkten nachteiligen Vertrag zurückzutreten. Zwar blieb ihnen der Vorwurf der Waadt über diese Haltung nicht erspart, d. h. daß ihnen die Nichtgenehmigung der beiden Stände nicht sehr zu Herzen ginge, daß sie nichts getan hätten, um die Ratifikation

[1]) P. A. Bd. II, Schreiben des Finanzrates an den Oberamtmann und Ergebnis der Besprechung.

[2]) R. M. 1812, 16. November.

zu erhalten und daß sie die Weigerung derselben als bloßen Vorwand benutzen wollten, um alles, worüber man sich geeinigt hatte, nicht anzuerkennen und alle ihre Ansprüche, so grundlos sie auch sein mögen, von neuem geltend zu machen.[1]) Da sie nun stets vorschützten, daß die Weigerung der beiden Regierungen der einzige Grund sei, der sie von der Ratifikation abhalte, schickte Waadt am 1. Dezember 1812 ein Mitglied der Postverwaltung nach Bern mit dem Auftrag, von ihnen eine bestimmte Erklärung zu verlangen, ob sie geneigt seien, die Vertragsbestimmungen anzunehmen und zu vollziehen, wozu sie vom Kanton Bern ermächtigt wurden, also alles das, was Solothurn und Freiburg nicht betraf. Würde das angenommen, so erklärte sich Waadt bereit, durch Vermittlung des Landammanns über die strittigen Punkte weiterhin zu verhandeln. Damit waren die Fischer unter der Bedingung einverstanden, daß der Transittarif für die nach der östlichen Schweiz gehenden Briefe auf die nämliche Basis gestellt würde, wie der Ablieferungstarif für die nach dem Kanton Bern gehenden Briefe, d. h. wenn die Bezahlung der erstern statt zu drei Kreuzer ohne Unterschied zu zwei und vier Kreuzer je nach der Entfernung festgesetzt würde; wenn die bloß für das Gruyèretal bestimmte Boteneinrichtung auf das ganze Gebiet des Kantons Freiburg ausgedehnt würde und wenn dem Vertrag noch der Artikel hinzugefügt werde, daß die Herren Fischer durch die zugestandenen Preise keineswegs über die Rechte der Kantone Bern, Freiburg und Solothurn zu verfügen gedenken, sondern im Gegenteil dieselben für Gegenwart und Zukunft vorbehalten. Das nahm aber Waadt nicht an und teilte der bernischen Verwaltung mit, „daß sie die laut dem gesetzlichen und bishero üblichen Tarif taxierten Briefe nicht mehr annehmen, sondern ihnen nur die Auslagen verrechnen wollen und daß sie via facti den Auswechslungsort von Petterlingen nach Pfauen versetzen werde."[2])

So war das Werk der Zusammenkunft von Payerne gescheitert, dadurch entstand in den Verwaltungszweigen eine Unordnung und die Erbitterung stieg hüben und drüben. Die Postregien griffen sich gegenseitig über ihre Haltung an und verteidigten sich in Pamphleten.[3]) Das waadtländische Amt publizierte eine „offizielle Darstellung der Unterhandlungen, die zwischen dem waadtländischen und bernischen Postamt für die Errichtung eines neuen Posttraktates stattgefunden haben." Gegen seine Erklärungen wehrten sich die bernischen Postbesteher in einer Erwiderungsschrift durch Professor Dr. Schnell verfaßt, genannt „Beleuchtung der sogeheißenen offiziellen Darstellung."[4])

---

[1]) Offizielle Darstellung der Unterhandlungen ..... zwischen dem waadtländischen und bernischen Postamt.

[2]) R. M. 1812, 14. Dezember und Dr. Schnell, Beleuchtung der sogenannten offiziellen Darstellung.

[3]) P. A. Bd. I.

[4]) P. A. Bd. I.

Vor allem war auch der Landammann Peter Burkhard in Basel erzürnt, daß der unter seiner Vermittlung entstandene Vertrag die Ratifikation nicht gefunden hatte. In einem vom Kanzler Mousson an den Stand Bern verfaßten Schreiben schildert er die Lage folgendermaßen:[1]) „An den Herren Fischer, die auf der Konferenz zu Petterlingen auch als Postbesteher von Solothurn und Freiburg auftraten, wäre es gewesen, sich auch von dorther mit Vollmachten und Aufträgen versehen zu lassen. Unmöglich konnten weder der Landammann noch die eidgenössischen Kommissarien damals die Folgen voraussehen, die aus diesem Mangel an Bevollmächtigung entstehen würden, nur die Herren Postbesteher Fischer konnten es... Aber ebensowenig kann ich anstehen, nach abermaligem reiflichen Nachdenken über den Gang dieses unseligen Geschäftes, Euer Hochwohlgeboren zu erklären, daß die wesentlichsten Hindernisse gegen die gewünschte Ausgleichung dem Landammann der Schweiz durch die Postadministration von Bern in den Weg gelegt worden sind und daß ich es ganz vorzüglich der Unzulässigkeit des Verfahrens ihrer Herren Postbesteher, die sich teils durch Widersprüche mit sich selbst, teils durch stets wachsende Begehren auffallend offenbart hat, zuschreiben müsse, wenn das zu Petterlingen eingeleitete Friedenswerk zuletzt in Bern gänzlich vernichtet worden ist."

Die Empörung in der Waadt steigerte sich noch, als am 18. Januar 1813 in Balsthal ein Kurier arretiert wurde, den die waadtländische Postadministration mit Briefschaften dorthin abschickte.[2]) Dieselbe sandte nämlich den Boten Johann Reier von Petterlingen mit einem „poste du canton de Vaud" überschriebenen Paket von 59 Briefen ab, adressiert „au bureau des postes de Balsthal", wo er es einem Postcommis von Basel hätte übergeben sollen. Da nun niemand von einer solchen Vollmacht und der mit Basel getroffenen Maßnahme in Kenntnis gesetzt wurde, mußte Reier als Schleichkurier angesehen und als solcher zufolge des Postpolizeireglementes von 1808 bestraft werden. Als er entdeckt wurde, zögerte der dortige Oberamtmann nicht, ihn in Haft zu nehmen und solange zu behalten, bis er die Kosten bezahlt hätte. Die Fischer vernahmen bald diesen Vorfall und waren überzeugt, daß die Behörden in Solothurn nun allen Ernstes auf die Stümpelboten fahndeten und sprachen in einem Schreiben vom 23. Februar der Regierung den tiefsten Dank aus.[3]) „Erlauben Ew. Hochwohlgeboren, daß wir Ihnen die Gefühle unseres innigsten Dankes für den Schutz, welchen Sie uns bei Gelegenheit der entdeckten Briefkontrebande haben angedeihen lassen, ausdrücken. Diese so kräftige Handhabung des uns anvertrauten Regals der Posten in Ihrem Kanton ist uns ein neuer Sporn zu eifriger Erfüllung der uns gegen Sie obliegenden Pflichten und zu einer unbegrenzten

[1]) P. A. Bd. II.
[2]) R. M. 1813, pag. 49.
[3]) P. A. Bd. II.

Dienstbereitwilligkeit, mit der wie die Ehre haben hochachtungsvoll zu verharren." Nachdem sich aber Basel für den Gefangenen wiederholt verwendet hatte und seine amtliche Absendung erkannt wurde, entließ man ihn straflos.[1]) Der Finanzrat setzte Waadt offiziell von dem Geschehenen und der Freilassung in Kenntnis, worauf sich die Erregung wieder legte.[2])

Damit war aber die Hauptstreitigkeit zwischen den zwei Postverwaltungen noch nicht erledigt. Der abtretende Landammann teilte den interessierten Kantonsregierungen mit, daß sein Nachfolger bereit sei, Vorarbeiten zu treffen, um ihnen auf einer neuen Konferenz wegen der Teilung der Transitgebühren Gelegenheit zu einer gründlichen Aussprache zu bieten. Um nun bei den kommenden Verhandlungen über die zu besprechenden Punkte besser unterrichtet zu sein, lud der bernische Finanzrat die Stände Solothurn und Freiburg auf den 21. Januar 1813 zu einem vorbereitenden Meinungsaustausch nach Bern ein. Als Instruktion stellte der solothurnische Finanzrat dem Abgeordneten Lüthy den Grundsatz auf, daß die Tagsatzungsbeschlüsse gehandhabt werden sollten, wonach zum Schaden des einen Kantons weder Taxen noch Routen abgeändert werden dürften; zum andern solle man sich an die unabänderliche Vollziehung der Postpachtbedingungen halten. Die ernannte Delegation verfügte sich nach Bern, um den freundschaftlichen Unterredungen beizuwohnen. Aber sie mußte sogleich nach ihrer Ankunft erfahren, daß von Seite des Standes Freiburg auf ausdrücklichen Befehl des Kleinen Rates niemand erschienen war. Dadurch war die Bedeutung der Aussprache vereitelt und es blieb nichts anderes übrig, als die solothurnischen Deputierten von den bereits stattgefundenen Unterhandlungen einläßlich zu unterrichten.[3])

So war es eine der ersten Aufgaben des neuen Landammanns, Hans von Reinhard, die Anstände im Postwesen gütlich beizulegen. Auf den 15. Februar 1813 lud er die interessierten Stände zu einer Konferenz nach Zürich ein. In der Ratssitzung vom 10. Februar wurde der solothurnische Gesandte beauftragt, nachfolgende Grundsätze zu unterstützen:[4])

„1. Der Stand Solothurn sei der Ansicht, daß die Forderung Freiburgs wegen des Auswechslungsortes der Postgegenstände zwischen den sich berührenden Gebieten der Stände Freiburg und Waadt eine gerechte Rücksicht verdiene.

2. Es müsse der Stand Solothurn in seiner Stellung als mittelbar daran interessiert, weil man sein Posthoheitsrecht ebenfalls in den Petterlinger Vertrag verflochten hatte, teils in Rücksicht auf sein Hoheitsrecht, teils in Rücksicht auf die Vorteile

[1]) R. M. 1813, pag. 163.
[2]) K. B. 1813, pag. 50.
[3]) P. A. Bd. II, Bericht über die Sendung nach Bern.
[4]) R. M. 1813, 10. Februar.

seines Publikums gegen jede Erhöhung einer eidgenössischen Posttaxe, ebenso gegen jede Verminderung seines Regals sich kräftig verwahren, indem er der Ansicht sei, daß nur die einzige Frage bestimmt werden solle, wie viel jeder der vier Stände Bern, Freiburg, Waadt und Solothurn an der Posttaxe zu fordern habe, welche diesen ehemaligen unverteilten Posttaxenarrodissements zukam und durch Tagsatzungsbeschluß anerkannt ist.

3. Die Gesandtschaft wird ausdrücklich fühlen lassen, daß der Kanton Solothurn in Postsachen nicht von der Postverwaltung des Kantons Bern abhange, sondern daß seine Souveränitätsrechte in solchen Fällen ebensowenig als die Rechte der andern Kantone zu übergeben seien und daß in dieser Hinsicht auch einmal der nützliche Teil seines Postregals förmlich ausgeschieden und bestimmt werden müsse, damit auf den Fall, wenn er früher oder später die Verwaltung den Fischern entziehen wollte, die größten Hindernisse schon zum voraus beseitigt seien.
4. Bei Erörterung dieser Fragen muß der Kanton Solothurn bestimmt erwarten, daß die Länge seines Gebietes von Lochhaus an der Basler Grenze und der Wöschnau an der Aarauer Grenze über Solothurn bis nach Lohn an der bernischen Grenze in gerechte Berechnung genommen werde und daß überdies auch die Postrouten von Aarburg über Olten nach Hauenstein und Balsthal gebraucht werden.
5. Sollte auf die Bahn gebracht werden, daß ein eidgenössischer Ort in seinem Gebiet selbst die Posttaxen auf solchen Gegenständen erhöhen könne, welche von andern Kantonen eingehen, so wird die Gesandtschaft die Verneinung dieses Satzes kräftig behaupten, indem in vielen Fällen diese Erhöhung wieder auf den Versender zurückfällt.
6. Sollte auf diesen Grundlagen ein Vertrag abgeschlossen werden können, so mag die Gesandtschaft demselben unter Vorbehalt höherer Ratifikation beitreten.
7. Sollte aber kein solcher Vertrag zustandekommen, so wird sie den Entscheid der hohen Tagsatzung verlangen und bis dahin auf die Herstellung des status abante unter förmlicher Verwahrung der diesseitigen Rechte andringen."

Am 15. Februar wurde die Konferenz unter dem Vorsitz eidgenössischer Kommissarien eröffnet. Zu Beginn der Verhandlungen war die Tendenz vorhanden, den Vertrag von Payerne zu modifizieren, damit ihm auch die beiden nicht ratifizierenden Stände beitreten könnten, ohne sich aber auf eine Ausscheidung der Anteile einlassen zu wollen. Allein dagegen wehrte sich Lüthy energisch in einer Note an den Präsidenten der Konferenz, in welcher er erklärt:[1]) „Im Jahr 1803 war die Eidgenossenschaft in

[1]) Bundesarchiv Bern, Postwesen, Protokolle 522 (1807—1813).

verschiedene Postkreise eingeteilt worden. Jedem der Kantone, die diese Kreise bildeten, wurde von der Tagsatzung das Recht zugesprochen, sich und sein Postregal von dem seiner Mitstände ausscheiden zu lassen. Diese Ausscheidung konnte nur das Werk der kreisbildenden Kantone selbst sein oder im Falle von Zwistigkeiten das Resultat einer Tagsatzungsverfügung sein. Dem Zusammentritt von Petterlingen mangelt aber dieses wesentlichste Erfordernis. Denn das Aktenstück, das aus den Verhandlungen hervorging, hatte sogar eine Erhöhung der Taxen für Schweizerbriefe zur Folge. Dieser Zusammentritt hat also keine staatsrechtliche Gültigkeit und muß vor allem aus vom Kanton Solothurn als durchaus nicht geschehen erklärt werden. Als Basis der ganz neu unter den interessierten Ständen vorzunehmenden Ausscheidungsakte wird daher die Anwendung folgender Grundsätze verlangt:

Daß man die Grundsätze, nach denen man das Postregal des einen oder andern Kantons festsetzen wird auch auf die Ausscheidung des Postregals seines Kantons anwende.

Daß man die Lage der wirklichen Postroute des Kantons Solothurn zum Beispiel wie die von Lohn über Solothurn und Olten nach Aarau als unter einem dieser Ausscheidungsgrundsätze begriffen anerkenne.

Dass aus der Ausscheidung nicht die geringste Taxerhöhung für Schweizer Briefe erfolge. Im übrigen aber werde man in eidgenössischer Treue zu alledem was recht und billig ist seine Zustimmung geben.

Solothurn sucht die Aufklärung der Hauptsache in einer genauen Bestimmung der Anstände, welche die löblichen drei Stände, die mit der Fischer'schen Postentreprise verbunden seien, ihrerseits zu machen und gegen Waadt zu behaupten haben. Durch Legung dieser Grundbasis werden alle Nebenfragen bald behoben sein; zudem müsse diese Frage früher oder später erörtert werden, wenn sich der eine oder andere Teil von diesem Postarrondissement trenne und eine solche Berechnung lasse sich auf kein besseres Fundament als auf die Postdistanzen gründen."

In den gepflogenen Unterhandlungen ließ man denn auch den nicht genehmigten Vertrag zum großen Teil fallen und stellte neue Regelungen auf. Doch konnte Solothurn die gewünschte Ausscheidung, was jedem Stand zukommen sollte, noch nicht durchsetzen. Die wesentlichsten Punkte umfassen den Ausliefe-rungstarif und darüber kam folgendes zustande:[1])

Die Kantone Waadt und Bern werden wieder in zwei nähere und weitere Bezirke geteilt, deren Trennungslinien in Bern durch Aarberg, Büren, Nidau, Erlach und Ins verlief, während die waadt-

[1]) P. A. Bd. I, Pasteur verlegt in seinem Postwesen und die Tagsatzung", pag. 8, die Zürcher Konferenz irrtümlicherweise ins Jahr 1814 und erwähnt als Resultat der dort gepflogenen Unterhandlungen das Ergebnis der Besprechung in Payerne.

ländische unverändert blieb. Die aus den näherliegenden Orten kommenden Briefe werden gegenseitig zu zwei Kreuzer, alle übrigen zu vier Kreuzer vergütet. Die Korrespondenz des Kantons Freiburg von und nach Waadt wird in Payerne zu zwei Kreuzer der einfache Brief ausgewechselt oder unentgeltlich an der Grenze überliefert. Für das Postamt Solothurn taxiert nun Waadt die Briefe wie für Bern, aber die Pächter müssen sie ohne Entschädigung nach dem bisherigen Fuß ausliefern. Von der Stadt Solothurn werden die einfachen Briefe für Waadt zu vier, von Balsthal zu fünf und von Olten zu sechs Kreuzer bezahlt.

Daneben regelt der Vertrag noch die Taxierungen für die Ostschweiz, die Auswechslung der französischen Korrespondenz in Pontarlier und Genf; Errichtung eines Kurierdienstes im Gruyèretal und die gegenseitige Ablegung der Postrechnungen der in Frage stehenden Verwaltungen.

Das Verkommnis wurde von den Beteiligten ratifiziert und dadurch einem jahrelangen Feilschen und Markten ein Ende bereitet. So brauchte es zwei Konferenzen und die Vermittlung der obersten Landesbehörde, bis sich zwei Postverwaltungen über die Teilung der Ansprüche einigen konnten. Der Landammann legte das Ergebnis der später versammelten Tagsatzung zur Einsicht vor, und der eidgenössische Abschied schreibt darüber:[1]) „Am 13. Juli ist der Tagsatzung durch den Landammann ein am 27. Februar 1813 unter eidgenössischer Vermittlung nach vielfältigen und ausdauernden Bemühungen des Bundesoberhauptes abgeschlossener Vertrag zwischen den Kantonen Bern, Freiburg und Solothurn einerseits und Waadt andererseits vorgelegt worden, durch welchen die zwischen denselben obgewalteten bedenklichen Postanstände, welche in der Schweiz viel Aufsehen gemacht und einige Zeit hindurch dem öffentlichen Postdienst Abbruch getan haben, erledigt worden sind."

Nach der Genehmigung des Abkommens trat in der schweizerischen und kantonalen Postgeschichte wieder Ruhe ein. Die Taxen waren geregelt und der gewohnte Dienst begann. Die Klagen über Tarifüberschreitungen und eigenmächtige Änderungen der Routen verstummen. Das öffentliche Interesse wurde aber auch von andern Ereignissen in Anspruch genommen. Es sind weltpolitische Vorgänge, welche die kommenden Jahre beherrschen und ebenfalls für die Schweiz nicht ohne Folgen blieben. Mit dem Sturz Napoleons mußte sein schweizerisches Verfassungswerk fallen. Die alliierten Mächte drangen in Frankreich ein und da sie mit Erfolg kämpften, verlangten sie die Aufhebung der Mediationsakte. Das geschah durch Beschluß der Tagsatzung vom 29. Dezember 1813. Aus den Verfassungsberatungen ging der reaktionäre Bundesvertrag hervor, der die alten Zustände vor der großen Revolution wieder herzustellen strebte. Seine vorherr-

[1]) Amtliche Sammlung der neuen Abschiede (1803—1813), pag. 238.

schende Idee ist, daß der Bundesstaat aufgelöst wird und ein vertraglicher Staatenbund entsteht. Man will keine feste Gewalt, sondern möglichste Selbständigkeit der Kantone. Dieser Geist leitet nun ausschließlich das eidgenössische politische und wirtschaftliche Leben. Mißtrauisch wahren die Kantone ihre Hoheitsrechte; daher fehlen anfangs in der Zeit des Bundesvertrages die großen liberalen Vereinheitlichungsideen.[1])

Es ist ohne weiteres klar, daß eine solche föderalistische Tendenz auch den Projekten einer Zentralisierung der Posten nicht förderlich sein konnte, und so genossen die Kantone alle ihre Souveränitätsrechte in uneingeschränktem Maße weiter.

Die militärischen Operationen auf französischem Gebiet blieben nicht ohne Einwirkung auf den Postdienst. Sie waren die Ursache, daß die von dort herkommenden Korrespondenzen Unregelmäßigkeiten erlitten, und die Verbindung verschlechterte sich noch mit der Besetzung des Bistums Basel. Diese leidigen Zustände machten sich auch für den Kanton Solothurn bemerkbar, indem die französischen Briefe über Bern, statt direkt von Biel nach Solothurn kamen. Auf eine Anfrage des Finanzrates ergab sich, daß mit dem Einmarsch der allierten Armeen die bernischen Posthalter den Dienst bis Belfort übernehmen mußten, um die Verbindungen mit Frankreich nicht zu unterbrechen oder zu vernachläßigen. Trotzdem war es ihnen unmöglich, eine nachdrückliche Einwirkung auf die Arbeiten der ehemals bischöflichen Postbureaux zu erlangen. Da die französischen Korrespondenzen durch dieselben transitieren mußten, schickten die dortigen Beamten, trotz aller Reklamationen, auch die solothurnischen stets nach Bern, anstatt bloß nach Biel.[2])

Im übrigen aber erfuhr das Kurswesen in dieser Zeit keine nennenswerten Abänderungen. Die Routen waren gesichert und die Diligencen verkehrten wie gewohnt zwischen Bern und Solothurn mit Anschluß nach Balsthal-Basel. Auch die Boten waren zuverlässig und regelmäßig. Nur der St. Niklauserkurier wies oft große Verspätungen auf, da die Verkleinerung und Vermehrung der Postkreise die Arbeiten erschwerte und umfangreicher werden ließ, wodurch der Lauf und Anschluß der Korrespondenzen oft verspätet wurden. So kam es oft vor, daß die Lausanner Post in Bern erst gegen ein Uhr eintraf, statt morgens sieben Uhr. Dadurch verzögerte sich wieder der Abgang der Berner Post, auf die der Bote in St. Niklaus warten mußte.[3])

Waren dies geringe Unregelmäßigkeiten, so verursachten die postalischen Verhältnisse mit Frankreich bald bedeutend unliebsamere Störungen. Das Oberpostamt in Paris kündigte auf den 1. August 1816 die Übereinkunft von 1786 mit der bernischen Verwaltung. Als Folge davon traten dann auf den 1. Juli 1818 der

[1]) Schollenberger, Das Bundesstaatsrecht der Schweiz, pag. 43—45.
[2]) P. A. Bd. II, Schreiben vom November 1814.
[3]) P. A. Bd. II.

Frankozwang und mit ihm willkürliche Portoerhöhungen ein. Diese Verkehrsverschlechterung meldete der französische Staatsrat und Postkommissär Duplein de Mézy mit Schreiben vom 6. Juni 1818 den Fischer, die unverzüglich dem solothurnischen Finanzrat eine Kopie davon übermittelten:[1]) „J'ai l'honneur de vous prévenir qu'à dater du premier juillet prochain en vertu de l'ordonnance rendue par Sa Majesté le 3 de ce mois les correspondances de France pour les pays de Porrentruy, les cantons de Berne, de Soleure, de Fribourg et de Genève ainsi que pour tous les autres cantons suisses y compris la principauté de Neufchâtel et le Valais doivent être assujettés à l'affranchissement forcé depuis le point de leur départ jusqu'à l'extrême frontière du Royaume selon les taxes du tarif français, et réciproquemment de la part de tous les offices suisses dont ceux qui se servent par votre administration font partir depuis les points de départ jusqu'à l'extrême frontière du canton le plus voisin de la frontière de France pour le Royaume selon leur tarif." Diese gezwungene Frankatur wurde schließlich von der Schweiz in der Weise gehandhabt, daß die Briefe nach Frankreich ohne Erhebung einer schweizerischen Taxe an Frankreich gratis überliefert, dagegen diejenigen aus Frankreich mit der doppelten Taxe belegt wurden.

Im gleichen Jahr vereinbarte man mit der Postkammer in Basel, die bis zu diesem Zeitpunkt über Balsthal geführte große Messagerie vom 1. Juli an nach Olten zu leiten und dorthin die bisher in Balsthal vor sich gegangene Auswechslung mit Basel zu verlegen. Davon versprachen sich die Pächter große Vorteile und Verbesserungen, insbesondere, daß die Messageriegegenstände von Zürich, statt wie bis dahin nur einmal, nun wöchentlich zweimal ankommen und spediert werden könnten. Diese Neuerung wurde jedoch nach einigen Jahren wieder fallen gelassen.[2])

Der Bote in Dorneck besorgte immer noch den Dienst der dortigen Gemeinden und übermittelte der Regierung die obrigkeitlichen Postsachen und Gelder. 1817 reichte er dem Kleinen Rat eine Bittschrift ein, schilderte darin, wie ihm bei der herben Winterszeit der Dienst so beschwerlich falle, daß seine Besoldung mit den herrschenden Teuerungszuständen in keinem Verhältnis stehe und bat um eine Gehaltszulage. Der Kleine Rat beschloß dann auch auf Vorschlag des Finanzrates „es solle dem Johann Baßer, Boten von Dorneck, in Rücksicht der angebrachten Gründe, jedoch ohne Konsequenz für die Zukunft, für das laufende Jahr eine Entschädigung von fünf Mütt Korn aus der obrigkeitlichen Schütte verabfolgt werden."[3]) Zugleich beauftragte er den Finanzrat zu untersuchen, wie die Post von Dornach zweckmäßiger eingerichtet werden könnte. Er wiederum lud die Postverwaltung ein, einen Vorschlag auszuarbeiten, wie die Beförderung der Kor-

[1]) P. A. Bd. II.
[2]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer vom 22. Juni 1818.
[3]) R. M. 1817, pag. 383.

respondenz von Solothurn nach den Birsamteien unter Abschaffung des bisherigen Dornacher Boten besser organisiert werden könnte. Nachdem die Fischer von verschiedenen Angestellten Berichte eingefordert hatten, regten sie an, die Korrespondenz und die Pakete von Solothurn über Biel nach Laufen gehen zu lassen. Diese würden nämlich dem Boten, welcher die Post für den Leberberg und Biel besorgt, mitgegeben werden. Im Bureau zu Biel hätte er sie abzuliefern, von wo sie ein Kurier nach der Postablage von Zwingen oder Laufen befördern müßte. Dann hätte bloß der Amtmann von Dorneck einen Landjäger oder Boten dorthin zu senden, der die angelangten oder nach Solothurn zu versendenden Sachen abzuholen und aufzugeben hätte. Auf diese Anregung trat jedoch die Regierung nicht ein; denn der Dornacher Bote mußte auch noch für die obrigkeitliche Fruchtkammer Dienstgänge besorgen und diese Aufträge durften nicht ohne weiteres fremdes Gebiet passieren. So blieb wieder alles beim alten Zustand.[1])

Der allgemeinen Ruhe im innern Postdienst während der ersten Jahre der Restauration entsprach auch der Verkehr mit den Nachbarständen. Dieser Zustand wurde bloß durch Angelegenheiten mit der Waadt unterbrochen, welche zu neuen Auseinandersetzungen und Unterhandlungen Anlaß gaben. Am 7. Juli 1820 kündigte der dortige Staatsrat den 1813 in Zürich zustandegekommenen Vertrag. Die Motive dieses Entschlusses waren, daß nach seiner Auffassung einige Artikel der Übereinkunft nicht mehr vollzogen werden könnten, weil spätere Einrichtungen ihre Verwirklichung unmöglich gemacht hätten. Was über die waadtländischen Verhältnisse mit Frankreich vereinbart wurde, war durch die mit der französischen Postadministration getroffenen Verabredungen annulliert. Die Artikel, welche die Messagerie betrafen, ersetzte eine mit den Fischer am 16. Oktober 1818 abgeschlossene Konvention über die Schaffung eines Postwagendienstes. Unter den noch in Kraft bestehenden Bestimmungen erachtete Waadt diejenigen, welche den Transit der weiter als für das Gebiet der kontrahierenden Stände bestimmten Korrespondenzen regelten, von solcher Ungleichheit, daß sie notwendigerweise durch eine neue Übereinkunft ersetzt werden müßten. So bezahlte das bernische Postamt die waadtländischen Briefe, deren Bestimmung weiter als für den Kanton Bern war, je nach der Distanz ihrer Aufgabe, zu zwei oder vier Kreuzer; währenddem die für den Kanton Waadt adressierten Briefe, welche das bernische Gebiet transitierten, ohne Unterschied zu vier Kreuzer taxiert wurden. Derart blieb vom alten Vertrag nur noch ein geringer Teil bestehen und da die andern Artikel gegenseitiger Gleichheit entbehrten, wurde von Seiten der Waadt die Notwendigkeit dargelegt, einen die Postverhältnisse vollständig bestimmenden Traktat an die Stelle desjenigen von 1813 zu setzen. Ihre Forderungen gingen da-

[1]) P. A. Bd. II, Schreiben der Fischer vom 31. August 1818.

hin:[1]) „En général nous ne demandons que ce qui est fondé sur la plus stricte justice, c'est à dire un système d'égalité et de réciprocité parfaite, sans pour cela apporter aucun changement au prix des lettres. A l'égard du transit nous n'entendons le détourner ou le gêner en aucune manière, il ne s'agit tant pour le fonds que pour la forme que pour d'introduire comme nous venons de le dire, une juste réciprocité en calculant l'ensemble de ce transit à travers les cantons de Berne et de Vaud en partageant ensuite le prix total, tel qu'il existe aujourd'hui entre les deux offices, en raison des distances parcourues et en statuant quant au mode des dispositions égales pour les parties conctractantes." Nach erfolgter Kündigung an die beteiligten Stände schließt es mit dem Antrag zur Eröffnung einer Konferenz, um durch gemeinsame Aussprache die Basis für eine neue Übereinkunft zu gewinnen. Verschiedene Umstände verzögerten noch den Zusammentritt; nicht zuletzt der Tod des Präsidenten der bernischen Postkommission, bis derselbe endlich auf den 18. Juli 1821 nach Zürich angesetzt wurde. Die andern Stände gaben dazu ihre Einwilligung und Waadt war geneigt, den alten Vertrag noch bis Ende September fortdauern zu lassen. An den Tagungen waren vertreten der Stand Bern, mit Zuziehung der Postpächter, Freiburg, Solothurn und Waadt.[2])

Nach der Eröffnungssitzung wünschten die Herren Fischer und Reynier (Waadt) die Grundzüge eines Vertrages zu bearbeiten und legten sie an der nächsten Versammlung vor.[3]) Bei den einsetzenden Detailberatungen bemerkte aber Reynier,[4]) daß er weit davon entfernt sei, das Projekt zu billigen, sondern es sei lediglich von dem Standpunkt aus aufgestellt worden, um die Forderungen der Herren Fischer möglichst zu beschränken. Er fügte noch bei, daß Artikel 5 nur als Antrag der bernischen Postbesteher zu betrachten sei, der von Waadt umsoweniger anerkannt werden könne, als durch eine solche Verfügung der Ertrag um einen Fünftel verkürzt würde. Aber auch der Vertreter Berns protestierte gegen den Vorschlag, weil nach den aufgestellten Bestimmungen für Bern eine Taxerhöhung eintreten könnte. Um die strittigen Angelegenheiten durch seine Opposition nicht noch zu erschweren und in der Einsicht, daß eine bloße Erörterung über Worte nicht zum Ziele führen könne, reichte er seinerseits einen Vertragsentwurf ein, dahingehend:

„1. Daß man gegenseitig die Unverletzbarkeit der Postregale der vier hohen Stände ohne Einmischung und Unterstützung eines andern Souveräns, der den obwaltenden Anständen fremd sei, anerkenne.

---

[1]) Staatsarchiv Bern, Aktenband Waadt, 1803—1831. Schreiben der Waadt vom 7. Juli 1820.
[2]) Staatsarchiv Bern, Aktenband Waadt, 1803—1831, Konferenzprotokoll.
[3]) Ebenda.
[4]) Ebenda.

2. Daß man sich gegenseitig als natürliche Folge des Regalrechtes die Konvenienz über die Bestimmung der Korrespondenzauswechslungsorte vorbehalte, unter dem Beding des Einverständnisses mit den betreffenden Administrationen.
3. Daß man als Grundlage zur Regulierung des Transitertrages das Distanzensystem nach der Länge des von einer Souveränität zur andern durchlaufenden Gebietes annehmen möchte."

Dieser Antrag zur Einleitung eines Ausgleichs wurde in den Besprechungen keineswegs genehmigt. Übereinstimmend war man der Ansicht, daß die Regalrechte keines Standes wirklich gefährdet seien und dem zweiten Punkt könnte man die Absicht unterlegen, den Postenlauf zu ändern. Die Anregung entbehre jeder Notwendigkeit. Wie sich so die Anstände bei den Verhandlungen mehrten, fand man es für gut, daß die Herren Fischer und Reynier nochmals zusammentreten möchten, um einen ausführlichen und möglichst vollständigen Vorschlag auszuarbeiten, bei dem sie bei denjenigen Artikeln, über welche sie sich nicht einigen könnten, die gegenseitigen Vorschläge nebeneinander zu stellen hätten, damit über den Unterschied eine fernere Beratung an der Konferenz stattfinden könne.[1]) Der Deputierte Solothurns verlangte bei der Ausarbeitung seine Zulassung.[2]) An der vierten Sitzung legte Bern zwei Entwürfe eines Vertrages vor, der eine durch die Herren Fischer, der andere durch Reynier verfaßt. Infolge der widersprechenden Ansichten und Forderungen war es unmöglich, sich über die Grundlage und die Redaktion eines einzigen Projektes zu verständigen. Daher stellten die bernischen Postbesteher den Antrag, es sei von jeder Seite eine besondere Arbeit zu verfertigen und bei den Beratungen zu versuchen, ob daraus nicht eine einheitliche Übereinkunft zustande kommen könne. Der Intendant der waadtländischen Posten begann seine Ansichten zu entwickeln, die aber von den drei andern Ständen lebhaft bekämpft wurden, weil sie eine Einbuße im Ertrag bedeuteten, welche sie allein zu tragen gehabt hätten. Der Hauptvorschlag war, den einfachen Brief, der das Gebiet aller vier Stände transitiere, auf zwölf Rappen festzusetzen. Von diesen sollten dem Postarrondissement von Bern mit Freiburg und Solothurn sieben Rappen, dem von Waadt aber fünf Rappen zufallen; währenddem nach der Regelung von 1813 die Pächter für einen von Versoix nach Zürich transitierenden einfachen Brief bis Aarburg acht Rappen bezogen. Nach der waadtländischen Anregung hätte sich so für die drei Kantone zusammen ein Verlust von einem Rappen ergeben. Das wollte aber niemand tragen und daher lehnte man die fernere Beratung darüber ab.[3])

[1]) Staatsarchiv Bern, Aktenband Waadt, 1803—1831, Konferenzprotokoll.
[2]) Ebenda.
[3]) Ebenda.

Als nun die Verhandlungen zu scheitern schienen, versuchte Muret den Abgeordneten Berns zu bewegen, die Vorschläge der beiden Administrationen in ein einziges Projekt zu verschmelzen und die abweichenden Forderungen gerecht beizulegen. Im Hoff erwiderte aber, daß, wenn er seinen persönlichen Gesinnungen zu folgen hätte, er sich der zugemuteten Arbeit gerne unterziehen würde, allein in seiner Stellung als Abgeordneter, müsse er sich an seine Instruktion halten ohne davon abzuweichen und nach der neuen Postverpachtung wären die Fischer verpflichtet, alle Verträge in Postsachen selbst abzuschließen.[1]) Da es aber nach einer längern Unterredung über diesen Gegenstand als unmöglich erschien, zu einem Ziele gelangen zu können, erfolgte von Seiten der solothurnischen Delegierten die Aufforderung, „daß, weil man aus den bisherigen Unterhandlungen deutlich bemerken müsse, wie sehr die jeder Deputation zur Richtschnur dienende Vorschrift, sowie die Interessen der vier Stände sich überall widersprechen, mithin auf der gegenwärtigen Konferenz zu keinem Resultat gelangt werden könnte, es am angemessensten sein dürfte, die Konferenz auf einen bestimmten Zeitpunkt zu vertagen, da denn mittlerweile die hohen Regierungen von der Sachlage unterrichtet und neue Instruktionen eingeholt werden könnten."[2]) Als die fünfte Sitzung keine Aussicht auf Erfolg brachte, leistete man dem Antrag Folge. Zugleich wurde angeordnet, daß von den Projekten und dem Protokoll vier gleichlautende Abschriften verfertigt und den Abgeordneten überreicht werden sollten, wonach „denn diese Konferenz unter Zusicherung gegenseitiger, freundschaftlicher und bundesgenössischer Gesinnungen beendigt worden ist."[3])

So fand die erste Zusammenkunft am 1. August ein resultatloses Ende. Um im Postdienst keine störenden Anstände einreißen zu lassen, ließ der Staatsrat von Waadt den bestehenden Vertrag provisorisch bis zum endgültigen Abschluß eines neuen fortdauern. Nun war es ohne weiteres einleuchtend, daß ein solcher so rasch als immer möglich stattfinden mußte und schon am 24. September trug es den beteiligten Ständen eine neue Konferenz an, die am 15. Oktober in Murten eröffnet werden sollte.[4]) Solothurn und Freiburg ernannten ihre Deputierten und stellten die Instruktionen auf. Die Regierung des Kantons Bern war nicht gewillt, dem neuen Zusammentritt beizuwohnen, da sie der Ansicht war,[5]) „daß das hierseitige Regal nicht angegriffen ist, indem bloß über Unbilligkeit in Verteilung des Transitertrages, als nicht auf der Länge des Postlaufes in jedem Kanton begründet, geklagt wird,

[1]) Staatsarchiv Bern, Aktenband Waadt, 1803—1831, Konferenzprotokoll.
[2]) Ebenda.
[3]) Ebenda.
[4]) R. M. 1821, pag. 809.
[5]) Staatsarchiv Bern, R. M. Nr. 57, pag. 263; Staatsarchiv Solothurn, R. M. 1821, pag. 812.

welchem nicht widersprochen werden kann, muß der Finanzrat finden, daß die Intervention der Regierung nicht erforderlich sei, dieselbe aber sobald als möglich aus ihrer falschen Stellung zurücktreten sollte, daß also die Herren Postbesteher einzuladen seien, von sich aus die daherigen Unterhandlungen fortzusetzen, einen Traktat bestmöglich abzuschließen und selbigen zur Einsicht der Postkommission mitzuteilen." Als dieser Entschluß bei den beiden andern Ständen bekannt wurde, erachteten sie es als nichtsdestoweniger für notwendig, die gewählten Vertreter der Obrigkeit an der Konferenz teilnehmen zu lassen, um durch ihre Anwesenheit zu bewirken, daß in der neuen Konvention die Rechte eines jeden kontrahierenden Standes ausdrücklich ausgeschieden sein sollten. Diese Bedeutung legte auch der solothurnische Finanzrat der Murtener Besprechung bei, und er beauftragte Ratsherrn Lüthy und Sekretär Staub auf die Durchführung des Grundsatzes zu dringen, daß „der Stand Solothurn endlich einmal ins klare komme über seine Rechte aus dem Postregal und deren allfälligen Ertrag und bestimmt wisse, was er in einer allfälligen neuen Postpacht den Pächtern zu übergeben habe, solle der Zweck der Verhandlungen in Murten darin bestehen die Postverhältnisse nicht nur zu dem Stand Waadt, auch zu Freiburg und Bern, mit denen, weil die Posten in Solothurn auch ihren Postbestehern seit langen Jahren verpachtet ist, verschiedentlich verflochten blieb, möglichst zu entwirren, genau zu trennen und für die Zukunft sorgfältig zu bestimmen."[1])

Dieser Auftrag konnte auch restlos gelöst werden. Die Konferenz begann am 15. Oktober in Murten. Gleich nach der Ankunft der Deputierten fand eine Vorbesprechung zwischen Freiburg und Solothurn mit den Fischer statt, um über die Anträge eines gemeinsamen Verhandelns mit Waadt ins klare zu kommen. Die bernischen Postbesteher waren der Ansicht, daß es am vorteilhaftesten wäre, wenn sie als Pächter der drei Kantone auftreten könnten. Diese Wendung in ihrer Stellung sollte die Möglichkeit einer Ausscheidung der Interessen verhindern. Lüthy und Savary erkannten ohne weiteres die Notwendigkeit eines gemeinsamen Handelns gegenüber der Waadt, um zu hohen Ansprüchen geschlossen gegenüber zu treten, aber sie verlangten vor allem eine gerechte und billige Ausscheidung dessen, was vom Portoertrag einer jeden der Vertragsparteien zuteil werden sollte. Durch ein solches Vorgehen wußte man genau, was den betreffenden Kantonen am Transitergebnis der Korrespondenzen zukam. Wäre aber nur für das bernische Arrondissement insgesamt, ohne Rücksicht auf die drei integrierenden Kantone, kontrahiert worden, so wären bei der Lostrennung des einen oder andern Kreises unfehlbar Schwierigkeiten entstanden und eine Ausscheidung hätte nachher doch stattfinden müssen, wenn nicht wieder bedenkliche

[1]) K. B. 1821, pag. 285.

Störungen im Postbetrieb entstehen sollten. Zweifellos hofften die Pächter, daß, wenn sie nur in ihrem Namen unterhandelten, eine künftige Trennung äußerst erschwert würde. Dem Vorhaben der Fischer traten aber die beiden andern Abgeordneten energisch entgegen. Jene stützten sich zwar zuerst noch auf ihre beschränkten Vollmachten und erhoben den Einwand, daß sie keine Instruktion hätten, um auf eine Ausscheidung des Anteils einzutreten. Als nun aber Solothurn und Freiburg darauf bestanden und bei einer Weigerung von Seiten der Pächter die Möglichkeit eines Bruches der Unterhandlungen durchblicken ließen, zeigten sie sich geneigt, dem gehegten Begehren in einem eigenen Artikel in dem abzuschließenden Vertrag zu entsprechen.[1])

Somit war die Basis für die kommenden Unterhandlungen gegeben. Nach drei Konferenz- und verschiedenen Privatsitzungen wurde am 18. Oktober der Vertrag unterzeichnet. Sein Inhalt ist wesentlich kürzer als der von 1813 und regelt in den Hauptbestimmungen nur die neue Teilung der strittigen Transitgebühren. Darüber wurde bestimmt, daß die beiden Kantone in zwei Teile getrennt werden, deren Trennungslinie gleich verlief, wie nach der gekündigten Übereinkunft. Aus den nähern Gebieten bezahlten die Postämter für die einfachen Briefe zwei Kreuzer, aus den entfernten vier Kreuzer. Die Auswechslungsorte und Routen blieben bestehen. Die Korrespondenz mit Freiburg und Waadt sollte nunmehr ohne Entgelt in Payerne ausgewechselt werden. Für den Kanton Solothurn brachte er eine vorteilhafte Änderung. Wie 1813, so taxierte Waadt auch jetzt wieder alle dorthin bestimmten Briefe zu zwei und vier Kreuzer; dagegen setzte man das Porto vom Kanton Solothurn nach der Waadt einheitlich auf fünf Kreuzer fest. Ursprünglich herrschte die Absicht vor, bei der alten Regelung zu verbleiben, sodaß die Korrespondenz von Solothurn vier, von Balsthal fünf und von Olten sechs Kreuzer betrug. Nun fand Ratsherr Lüthy diese Bestimmung nachteilig; denn nach Abzug des Transites wäre seinem Stand als eigene Taxe von einem Brief aus Solothurn bloß ein Kreuzer, von Balsthal zwei und Olten drei Kreuzer verblieben. Da jedoch durch das Postbureau von Solothurn mehr als dreiviertel aller Korrespondenz ging, erachtete er es als zuträglicher, einen Ausgleich zu schaffen, indem die von dort kommenden Briefe auf fünf Kreuzer erhöht, jene von Olten aber auf dieselbe Taxe herabgesetzt wurden. Das tatkräftige Vorgehen der Delegierten von Freiburg und Solothurn bewirkte auch, daß ihren Wünschen entsprochen werden konnte, und man einigte sich dahin, den Transitertrag, der jedem Stand für ein Brief zukommen sollte, auf einen Kreuzer festzusetzen. Dadurch wurde die Möglichkeit zu weitern Streitigkeiten beseitigt. In den übrigen Artikeln fanden die Transitverhältnisse mit Genf und der Ostschweiz ihre Regelung. Bestimmungen für die französischen Post-

[1]) P. A. Bd. III, Bericht über die Sendung nach Murten.

sachen fehlen; denn Waadt hatte vorher mit Frankreich einen Vertrag abgeschlossen.[1])

Die teilnehmenden Stände genehmigten die Übereinkunft ohne weiteres. Da aber von der bernischen Regierung kein Deputierter erschienen war, erachtete man es als für notwendig, ihr dieselbe zuerst zur Ratifikation vorzulegen. Der dortige Finanzrat ließ sie durch die Postkommission prüfen, der nach ihrer Begutachtung fand, „daß diese Verteilung mit Billigkeit auf die Distanzen berechnet sei und daß im ganzen die Herren Postbesteher möglichst vorteilhaft negociiert haben."[2]) Der Vollziehung wurden keine Hindernisse bereitet; auch die andern Kantone waren zur Ratifikation geneigt, nur Waadt verlangte „le retranchement de ces mots à l'article 7 «ainsi que pour les valeurs et objets de poids» phrase qui a été insérée dans cet article par erreur ou inadvertance puisqu'il n'y a pas de transit pour ces objets en sorte que ces mots sont inutiles et pourraient dans la suite donner lieu à de fausses interprétations."[3]) Dem Begehren wurde billigerweise entsprochen. Nach langwierigen Unterhandlungen kam endlich ein Verkommnis zustande. Die Folgen der Kündigung des alten, bedeuteten für den Postdienst keineswegs Frankaturzwang und willkürliche Portoerhöhung wie 1813; denn Dank der rechtzeitigen Ansetzung der Konferenz konnten die sonst üblichen Störungen vermieden werden. Der neue Vertrag selbst war für beide Parteien annehmbar, kam er doch den Wünschen Waadts entgegen, indem er veraltete Punkte beseitigte und die Transitberechnung auf dem Distanzensystem fußte und Solothurn und Freiburg erhielten ihren Anteil klar ausgeschieden.

Unterdessen rückte allmählich der Zeitpunkt heran, wo der solothurnische Pachtvertrag von 1803 mit den Fischer erneuert werden sollte. Da die Unterhandlungen und Ausführungen eines neuen Posttraktates stets andere Anordnungen und Einrichtungen nach sich zogen, deren Vorbereitung immer viel Zeit erforderte, frugen die Herren Fischer den Finanzrat schon im April 1821 an,[4]) ob es ihm genehm sei, für den Abschluß einer verlängerten Übereinkunft in nähere Besprechungen zu treten. Bei dieser Gelegenheit versprachen sie jedoch nicht wie sonst, den Verkehr wesentlich zu erleichtern, sondern stützten sich lediglich auf die Verdienste ihrer Vorfahren.[5]) „Seit 150 Jahren haben unsere Vorfahren und wir die Ehre gehabt, die Verwaltung der Posten dero Landen ununterbrochen zu besorgen, selbst während den Stürmen der unglücklichen Revolutionszeit, die durch Zerstörung aller alten Verhältnisse, das mit so vieler Anstrengung erweiterte und befestigte Arrondissement zu zersplittern drohte. Der innere Dienst ist

[1]) Staatsarchiv Bern, Akten, Band Freiburg 1803—1831.
[2]) Staatsarchiv Bern, R. M. Nr. 57, pag. 447.
[3]) R. M. 1821, pag. 1026; R. M. 1822, pag. 162 und K. B. 1822, pag. 42.
[4]) P. A. Bd. III, Schreiben der Fischer vom 12. April 1821.
[5]) Ebenda.

während der Dauer dieses Traktates bedeutend gehoben worden. Eine zweimal in der Woche über Solothurn fahrende Messagerie hat die Stadt und den Kanton mit Bern und der westlichen Schweiz auf der einen Seite und mit Basel und Deutschland auf der andern Seite, so auch der verschiedenen Städte und Ortschaften des Kantons in bequeme und regelmäßige Verbindung für den Transport von Reisenden, Waren und Briefen gesetzt. Auf diese Überzeugung gestützt, dürfen wir mit Zutrauen in den Schutz sehr alter und ehrenhafter Privilegien und der Wohlgewogenheit der hohen Regierung unter Euer Hochwürdiger Gnädiger Unterstützung und Fürsprache bestens empfehlen." Um doch etwas Positives anzuführen, wiesen sie noch auf die Vorteile hin, welche ein größerer Postkreis immer biete, währenddem Trennung und Zerstückelung gewöhnlich Kostenvermehrung und erhöhte Taxen zur Folge hätten.

Die Regierung verlangte aber verschiedene Auskünfte und daher reisten zwei Mitglieder der bernischen Verwaltung nach Solothurn, um sich mit den Behörden auszusprechen. Das Resultat der gepflogenen Korrespondenzen und Unterhandlungen war der Abschluß des neuen Vertrages vom Mai 1822. Er ließ eine Erhöhung der Taxen zu, insofern sie auf den im verflossenen Herbst mit dem Stand Waadt in Murten eingegangenen Postvertrag Bezug hatten. Dagegen wurde den Pächtern, trotz ihres Sträubens, der Zins von 2000 L auf 4000 L erhöht; die Übereinkunft sollte bis zum 1. Juli 1832 dauern, ein äußerst wichtiges Datum, da nach dessen Ablauf mannigfaltige Verwirrungen entstehen sollten.[1]) Für den Verkehr selbst brachte sie keine Änderung, sie hatte also lediglich formellen Charakter. Nach erfolgter Ratifikation erachtete es der Kleine Rat für notwendig, die Polizeiverfügungen von 1808 über die Stümpelboten zeitgemäß zu verschärfen. Es gab immer noch zahlreiche Geheimboten und die Fischer wehrten sich mit Recht energisch gegen die häufige Hintergehung ihrer Privilegien, zumal ihnen der Pachtzins verdoppelt worden war. Solche Kuriere kamen zu bestimmten Tagen in den Gasthäusern in Solothurn an, gaben Briefe ab und übernahmen gegen billigere Taxen als bei der Post andere. Ein an den Finanzrat gerichtetes Schreiben meldet, daß es folgende am auffälligsten trieben:[2])

Ein Bote aus Zullberg alle Freitage im Rothen Thurm.
Ein Bote aus Schönenwerd.
Ein Bote aus Olten alle Samstage im Rothen Thurm.
Ein Bote aus Balsthal namens Wehrli in der Krone.
Ein Bote aus Delsberg alle Freitage.
Ein Zugerbote an den Samstagen in der Krone.

Diesen berechtigten Begehren zur Abhilfe entsprachen die Behörden in einer mit strengen Strafandrohungen versehenen Ver-

[1]) R. M. 1822, pag. 337 und 489.
[2]) P. A. Bd. III.

ordnung, die durch Druck öffentlich bekannt gemacht wurden.[1]) Der Postenlauf selbst erfuhr nirgends Verbesserungen, nur im Personalbestand der solothurnischen Bureauverwalter waren einige Änderungen notwendig. Nicht einmal die Beamten erfüllten gewissenhaft ihre Aufgaben, was ihre ungetreue und nachläßige Verwaltung beweist, weshalb einige ersetzt werden mußten. Solche Klagen erhoben sich erstmals gegen den Postverwalter Wyß in Balsthal. Hauptsächlich ließ er die angekommenen Gelder monatelang auf seinem Bureau liegen. So wurde ein aus Freiburg für Schönenwerd versandter Geldbetrag von L 153, nach dem Ausweis der Postbücher am 19. Februar von Bern nach Balsthal weiterspediert, von dort aber erst am 1. April an seinen Bestimmungsort geschickt. Da sich diese krassen und unverantwortlichen Verspätungen immer mehrten, beantragten die Postpächter dem Finanzrat, den dortigen Verwalter zu ersetzen. Auf ihren Vorschlag wurde dann 1820 Prokurator J. B. Brunner gewählt; denn sie fanden in ihm den Mann, „der den vorkommenden Geschäften gewachsen sei und das Zutrauen der Regierung und des Publikums erwerben werde."[2]) Unter seiner Verwaltung verschwanden auch sofort die Klagen und die Abfertigung der Postsachen nahm den vorschriftsgemäßen Gang. Doch hatte er in den ersten Jahren seiner Tätigkeit kein besonderes Glück, da im Dezember 1823 ein Einbruch erfolgte und der ganze Kassabestand geraubt wurde.[3])

Auch in Olten war die Geldversendung unter Robert Frey nicht besser bestellt. Er schuldete dem Staat einen Fruchtreceß im Betrag von Fr. 1746.—.[4]) Nun wollte ihn die Regierung deswegen betreiben, da aber ein solches Vorgehen den Verlust des Posthalteramtes bedeutete, das ihm seinen einzigen Verdienst brachte, bat er deswegen in einer Petition um die Vergünstigung von neun jährlichen Zahlungsterminen, innert welchen er seine Schuld jedesmal mit L 200 bis zur gänzlichen Tilgung abtragen wolle.[5]) Nachdem sich die Bürgen damit zufrieden gaben, wurde dem Ansuchen unter dem Vorbehalt entsprochen, daß, wenn einer dieser Jahrestermine ohne Zahlung verfließen sollte, die ganze Schuld eingefordert würde. Nun erachtete es Frey vielleicht zur Begleichung des Betrages für zweckdienlicher, wenn er sich durch Finanzmanipulationen bereichern würde. Dazu bot ihm sein Postdienst reichlich Gelegenheit und bald erhoben sich von allen Seiten Klagen über ungenaue Geldversendungen. Aus der aufgenommenen Prozedur ergibt sich, daß derselbe ein von Herrn Brosi in Olten am 14. Dezember 1826 auf das dortige Postbureau abgegebenes, an Rudolf Staub in Männedorf gerichtetes Geldpaket, enthaltend L 37, er-

[1]) R. M. 1822, pag. 553, Solothurner Kantonsblatt 1822 und siehe Beilage 4.
[2]) P. A. Bd. III, Schreiben der Fischer vom Mai 1820.
[3]) P. A. Bd. III und R. M. 1823, pag. 1194.
[4]) P. A. Bd. III und R. M. 1823, pag. 697.
[5]) R. M. 1824, 23. Juni.

öffnet, die Geldsorten verwechselt und davon L 12 entwendet hatte. Aber auch über das für die Verwaltung in Bern bestimmte Geld wurde nicht einwandfreie Rechnung geführt, sodaß 1826 ein Kassadefizit von mehr als Fr. 800.— entstand.[1]) Daher entließ man den bisherigen Posthalter, dessen Stelle der unternehmungslustige Amanz Frey erhielt. Neben seinem Amt, das ihm nicht genügend zum Leben eintrug, besorgte er noch einen Kramladen und 1841 wurde er Herausgeber eines Anzeigeblattes, genannt das „Berichthaus Olten."[2])

Erfüllten schon die Postverwalter ihren Dienst nicht getreuer, so ist es keineswegs verwunderlich, wenn sich die Boten zahlreiche Fahrlässigkeiten zuschulden kommen ließen. Der Schönenwerderbote Schenker begann neben seinen festgesetzten Routen, auf eigene Rechnung Postkurse zu versehen, wodurch er aber den Fischer, die ihn angestellt hatten, ihre rechtmäßigen Einnahmen entzog. Da er nun das Regal mehrmals beeinträchtigte, ließen sie ihn wegen Zuwiderhandlung gegen die Postordnung fiskalgerichtlich verfolgen.[3]) Mehr Anstände verursachte noch der von der Regierung unterhaltene Dornacherbote. Als er verschiedener Betrügereien und Vergehen überwiesen werden konnte, verlor er das Vertrauen der Behörden und sie fanden es für notwendig, die Stelle anders zu besetzen. Er hatte aber eine große Familie und war sehr arm, sodaß der Finanzrat infolge seiner Not nachsichtig war und den Dienst gegen doppelte Bürgschaft und solange sie mit ihren Eltern haushalten sollten den Söhnen des gewesenen Boten, Franz und Josef Gasser, übertrug.[4]) Allein auch sie erwiesen sich des gewährten Wohlwollens unwürdig, indem Franz Gasser einige Heimatscheine fälschte. Nach diesen Vorfällen zweifelte der Finanzrat daran, ob dem andern Bruder die Stelle noch weiter anvertraut bleiben könnte und der Kleine Rat fand sich auf eine Anfrage veranlaßt, dieselbe als erledigt zu erklären. Wie das bekannt wurde, liefen die Anmeldungen zahlreich ein, da eine solche Beschäftigung stets einen willkommenen Geldverdienst brachte. Mit der Besetzung des vakanten Postens befaßte sich natürlich lebhaft die Dorfpolitik. Diese erregte sich, als der Oberamtmann von Vivis in Breitenbach den Vorschlag äußerte, daß nicht mehr ein Dornacher, sondern jemand aus Breitenbach zu wählen sei.[5]) Daraufhin sah sich Großrat Dr. Kunz veranlaßt, den Finanzrat darauf aufmerksam zu machen, daß man in der ganzen Amtei Dorneck wünsche, daß diese Stelle von einem Einwohner aus Dornach besetzt werde, um so der größern Bequemlichkeit des Oberamtmanns, Amtschreiberei, Kapuzinerklosters,

[1]) R. M. 1827, pag. 186 und 325.
[2]) P. A. Bd. III, Baumann, Beitrag zur Geschichte der solothurischen Buchdruckereien und der solothurnischen Zeitungen, Nachtrag, pag. 1.
[3]) R. M. 1824, pag. 458 und 578.
[4]) R. M. 1827, pag. 186 und 325.
[5]) P. A. Bd. III.

der baslerischen Nachbarschaft und des Publikums dienen zu können. Allgemein sei man auch der Ansicht, daß „die Wahl auf ein Individum falle, von dem man hoffen kann, daß es seinen Pflichten entsprechen werde. Besonders wünsche man bei uns, daß kein Trinker, zu großer Freund der Wirtshäuser gewählt werde, wenn ein solcher auch dem löblichen Finanzrat wohlfeilere Bedingnisse einstweilen anbieten sollte. Es ist überhaupt unangenehm, wenn Briefe in Schenkhäusern zuvor ausgespäht werden, als sie abgegeben werden. Daß die hochgeachteten Finanzräte die bestmögliche Wahl zu treffen besorgt seien, verspricht zum voraus die Einsicht und der gute Geist, den dieses edle Kollegium beherrscht."[1]) Nachdem die Anmeldungen genau geprüft worden waren, wählte der Kleine Rat den Franz Häner, des Kirchmeiers Sohn.

Wenden wir uns nach der Betrachtung der Verwaltungstätigkeit und des Amtseifers der solothurnischen Postangestellten der Ausgestaltung des innern und äußern Verkehrs während der ausgehenden Restauration zu, so finden wir, daß von 1826 an die Herren Fischer die Messagerie mit der Diligence von Basel wieder über Balsthal und nicht mehr nach Olten leiteten. So entstand für Solothurn eine raschere Verbindung mit Basel; für den Verkehr nach Olten versprachen sie den Bedürfnissen in angemessener Weise entgegenzukommen. Diesem Vorgehen setzte der Finanzrat keine Hindernise entgegen, sondern verlangte nur, daß es dem Publikum im Druck der Fahrordnung gehörig zur Kenntnis gebracht werde. Die von Balsthal herkommende Diligence sollte Solothurn Donnerstag und Samstag morgens um 2 Uhr passieren.[2])

Wichtiger als diese Verlegung der Route war 1828 der Abschluß eines Vertrages der Fischer mit der französischen Postdirektion, wodurch die obligatorische Frankatur aufgehoben und die gegenseitige Taxation der Briefe eingeführt werden konnte. Somit wurde der Verkehr nach Frankreich wieder erleichtert, fanden doch Übertaxen und unangenehme Verspätungen ihr Ende. Bei dieser Übereinkunft behielt sich die bernische Administration vor, daß auch der Kanton Solothurn darin inbegriffen sei und gleich wie Bern behandelt werden solle, sobald der Kleine Rat den Beitritt verlangen würde. Das Abkommen wurde ihm unverzüglich mit dem Wunsche mitgeteilt, dasselbe zu genehmigen.[3]) Die Verabredungen betrafen:

„1. Es soll dem Publikum die Erleichterung zuteil werden, seine nach Frankreich bestimmten Briefe ohne Frankaturzwang versenden zu können. Nur die beschwerten oder eingeschriebenen Briefe müssen frankiert werden und bezahlen einen und einen halben Porto; diese Gegenstände werden für Fr. 50.— garantiert.

[1]) P. A. Bd. III.
[2]) P. A. Bd. III.
[3]) R. M. 1828, pag. 590.

2. Das französische Postamt verpflichtet sich die schweizerischen Taxen zu bezahlen, so wie jenes der Herren Fischer die französischen Taxen bezahlen solle, von denen jedoch Frankreich einen Abzug von 20% auf dem Betrag derselben gestattet. Nach Berechnung der französischen Rayons und Porti würde der einfache Brief unter 7½ gr oder ¼ Unze bis an die französische Grenze kosten:

Von	Paris	16 Kr.	anstatt	wie bis	anhin	20 Kr.
„	Hâvre	22 Kr.	„	„ „	„	26 Kr.
„	Straßburg	10 Kr.	„	„ „	„	12 Kr.
„	Lyon	10 Kr.	„	„ „	„	12 Kr.
„	Marseille	16 Kr.	„	„ „	„	20 Kr.
„	Bordeaux	22 Kr.	„	„ „	„	26 Kr.

und in gleichem Verhältnis die übrigen nach ihrer Entfernung und den Rayons nebst dem für Solothurn tarifmäßigen Porto von der Grenze hinweg.

3. Auch für die Briefe durch Frankreich haben sich die Postbesteher bemüht, günstige Bedingungen zu erhalten, sodaß für Transitkorrespondenz nunmehr folgende Porti entrichtet werden mußten:

Der einfache Brief	aus England	zu	38 Kr.	anstatt	60 Kr.
„ „ „	„ Holland	„	20 Kr.	„	44 Kr.
„ „ „	„ Spanien	„	40 Kr.	„	52 Kr.
„ „ „	„ den spanischen Kolonien	„	40 Kr.	„	52 Kr.

4. Der Postdienst für die Korrespondenz mit Frankreich sollte vermehrt und so vorteilhaft wie immer möglich eingerichtet werden.
5. Die Übereinkunft nahm auf die Dauer von 10 Jahren mit dem 1. Oktober 1828 ihren Anfang."

Da der Finanzrat fand, daß sie zahlreiche Taxvorteile brachte, zögerte er nicht, das erwähnte Übereinkommen zu ratifizieren, jedoch mit dem Vorbehalt, daß der laufende Pachtvertrag, der schon 1832 zu Ende gehe, auf das eben genehmigte Abkommen keinen Einfluß ausüben solle.[1]) Die Fischer setzten sich mit der französischen Postdirektion in weitere Verbindungen, um auch den überseeischen Postverkehr zu erleichtern. Aus den gepflogenen Unterhandlungen ergab sich die Errichtung eines regelmäßigen Kurses nach Mexiko. Die französische Marine schuf einen Postdienst zwischen Bordeaux und Vera Crux, der alle vierzehn Tage stattfinden sollte. Diesem Schiff konnten nun ebenfalls die Korrespondenzen übergeben werden, welche bis anhin durch Kaufmannshäuser und Ordinaritransportschiffe dorthin gelangten.[2]) Doch hat eine solche Erleichterung nach Mexiko beinahe ironischen Charakter, nicht weil sie äußerst

[1]) R. M. 1828, pag. 745.
[2]) P. A. Bd. III.

selten benutzt wurde, sondern, da die gewöhnliche Postbeförderung im Bereiche der bernischen Administration genügend zu wünschen übrig ließ und dort eine größere Ausgestaltung des Verkehrsnetzes auf das wirtschaftliche und kulturelle Leben viel wohltuender gewirkt hätte.

Immerhin zeigten die Fischer bei solchen Wünschen zu neuen Kursen stets ihren guten Willen, damit sie beim nahenden Ablauf des Pachtvertrages und neuen Unterhandlungen auf ihre großen Verdienste um das Verkehrswesen hinweisen konnten. Dazu bot sich bald Gelegenheit, als Beschwerden über die schlechten Kurse von Solothurn nach dem Leberberg laut wurden. Wöchentlich verkehrte dreimal ein Bote von Biel über Grenchen nach der Stadt, aber damit hatten die Dörfer in der Gegend von Aarberg und Büren keinen Anschluß an Solothurn. Allgemein litt die private und amtliche Korrespondenz, sodaß 1829 der Oberamtmann von Büren die Postverwaltung ersuchte, eine Chaise von Aarberg durch seinen Bezirk nach Solothurn einzurichten. Diesem Verlangen schenkten die Pächter auch alle Aufmerksamkeit und erklärten sich zu einer Verbesserung bereit. Vom 1. April 1830 an sollte unter Beibehaltung des Boten von Biel an den vier andern Tagen eine Chaise von Biel über Büren nach Solothurn hin und zurück gehen.[1]) So wäre nicht nur eine raschere Verbindung mit den leberbergischen Amteien geschaffen worden, sondern auch die französischen Postsachen hätten vermittelst der neuen Einrichtung täglich, wenige Stunden nach ihrer Ankunft in Biel, in Solothurn eintreffen können. Dieser Plan blieb aber unausgeführt.

In derselben Zeit wünschte die Kaufmannschaft von Olten einen rascheren Transport der italienischen Briefe. Sie wurden von und nach Mailand den Fischer für den ganzen Bereich ihres Administrationsbezirkes nach den Bestimmungen des Mailänder Vertrages durch direkten Paketschluß übermacht, sodaß alle für ihr Arrondissement bestimmten Korrespondenzen den Weg über den Gotthard nach dem Zentralbureau in Bern nahmen. Nun verlangten einige Handelshäuser von Olten, daß das dortige Bureau mit dem mailändischen Postamt zur schnelleren Beförderung der Postgegenstände in direkten Paketschluß gesetzt werde. Die bernische Verwaltung schien dem Vorschlag trotz seiner technischen Schwierigkeiten nicht abgeneigt zu sein und suchte dem Wunsche entgegen zu kommen, doch wollte sie sich zuerst über die Zahl der nach Mailand gehenden Briefe unterrichten, um sich über den ökonomischen Erfolg der neuen Maßnahme zu vergewissern. Daher beauftragte sie den Postbeamten, die dorthin adressierte Korrespondenz zu zählen. Nun ergab sich aber, daß innert vierzehn Tagen nur fünf für Mailand aufgegeben wurden und eine solche geringe Anzahl konnte natürlich in ihrem Weg nicht abgeändert werden.[2])

[1]) P. A. Bd. III.
[2]) P. A. Bd. III.

Dies war eine der letzten Anordnungen, welche die Fischer als Postpächter des Kantons Solothurn zu treffen hatten. In den dreissiger Jahren des verflossenen Jahrhunderts beginnt nämlich eine Regeneration des politischen Lebens, die durch die ausländischen Revolutionen begünstigt wurde. Ein solcher Geist erfaßte auch das alte aristokratische Bern. Nachdem die Abänderung der dortigen Staatsverfassung gelungen war, setzten die Behörden, welche in die Verwaltung ein regeres Leben brachten, aus verschiedenen Ursachen großen Wert darauf, das Postwesen in eigenen Betrieb zu übernehmen. Allein der 1821 abgeschlossene und auf den 31. Juli 1832 zu Ende gehende Postvertrag war von der abgetretenen Regierung in den letzten Monaten ihrer Gewalt auf vier Jahre verlängert worden. Die bernischen Behörden glaubten zuerst, diese Maßnahme dadurch angreifen zu können, daß die alte Regierung in dem gesetzlich erklärten provisorischen Zustand, in welchem sie sich befand, die Verlängerung nicht mehr auf eine gültige Weise eingehen konnte. Allein der Umstand, daß, wenn auch dieser Grund statthaft sein sollte, die Mitglieder der gewesenen Regierung dafür zu haften hätten und die Familie Fischer, welche bona fide handelte, nicht darunter leiden könne, bewog die Behörden von dieser Maßnahme abzusehen. Da sie jedoch ohne weiteres in den Besitz des Postregals gelangen wollten, und sie überzeugt waren, daß die Fischer der neuen Verfassung den Eid der Treue nicht leisten würden, verlangten sie von ihnen den Eid als Angestellte des Staates, indem sie auch der frühern Regierung einen solchen geschworen hätten und bei deren Auflösung wie die übrigen Beamten davon entbunden worden waren. Die Familie Fischer weigerte sich zwar nicht, einen Eid zu leisten, allein sie wollte ihn nicht in der Ausdehnung ablegen, wie er gefordert wurde, und die Regierung ergriff diesen ihr willkommenen Anlaß, um im Juli 1832 zu beschließen, daß mit dem 1. August das Postwesen durch den Staat in eigenen Betrieb genommen werde.[1])

Dadurch verloren die Postbesteher ihr Privileg, das ihnen während anderthalb Jahrhunderten zuerkannt worden war. Die spätern Folgen dieses Beschlusses zeigten sich in der Auflösung des bernischen Arrondissements. Wie es dazu kam, wird das folgende Kapitel noch des nähern zeigen. Die Vorgänge in Bern blieben für den Kanton Solothurn nicht ohne entscheidenden Einfluß. Ihr Endergebnis war, daß auch in seiner Verkehrsgeschichte die Verpachtung der Post aufhörte.

Stellen wir uns am Schlusse dieser Verwaltungsperiode die Frage nach der Leistung des Privatbetriebes im Verkehr, so ergibt sich folgende Anschauung: Der Private bringt in die Organisation vor allem die Initiative und Anregung. Da ihm der volle Ertrag seiner Arbeit zufällt, geht sein ganzes Sinnen und Trachten dahin, alles vorteilhaft zu verwalten. So konnte es auch nur ein Bürger

[1]) R. M. 1832, pag. 1643.

sein, der 1675 vor dem bernischen Rat die Vorteile des Postregals und seiner Verpachtung darlegte. Unter der zielbewussten Verwaltung von Fischer bildete sich bald ein mehrere Kantone umfassendes Postarrondissement heraus. Da aber noch zahlreiche andere Organisationen bestanden, die sich selbst wieder auszudehnen versuchten, waren einheitliche Interessen keineswegs durchzusetzen. Eine solche zersplitternde Tendenz fand ihre natürliche Förderung in dem Streben der Privaten nach einer möglichst günstigen Gestaltung des Reinertrages. Dadurch war ein Gegensatz zwischen den öffentlichen und einzelnen Interessen unvermeidlich. Das eine verlangt stets rascheste und billige Beförderung, das Sonderbedürfnis aber hohe Taxen und wenig Betriebsauslagen. Jede Verwaltung sucht alle Korrespondenzen auf eigenem Gebiet zu befördern und stößt sich nicht daran, wenn die kürzesten Wege verlassen werden müssen, um den finanziellen Ertrag zu heben. Dieses Trachten nach Gewinn machte sich auch bei den Fischer geltend, die am Betrieb der Posten reichlich verdient haben. Der Finanzrat von Solothurn fand, daß sie an den für Deutschland bestimmten Briefen wenigstens 10%, an jedem Pariser Brief 7½ bis 10 Rappen und bei allen andern Bureaux, welche die Korrespondenz in geschlossenen Paketen per Unze übergaben, den fünften Teil gewannen.[1]) Noch deutlicher wird ihr Einkommen aus einem Rapport des freiburgischen Staatsrates Savary über das Postwesen bei Anlaß der Aufhebung des Pachtvertrages ersichtlich.[2]) Er rechnet aus, daß jährlich 200'000 Briefe spediert würden, was bei einem mittleren Porto von 5 Rappen 12'000 Franken ergeben müßte. Die Beförderung der Reisenden durch Freiburg warf jährlich 3000 Franken ab und der Transit 8000 Franken. Für die Ausgaben rechnete man 12'000 Franken, was also einen Reingewinn von 11'000 Franken bedeutete; die Pächter bezahlten aber in den letzten Jahren nur einen Zins von 4000 Franken. Als dann Freiburg 1832 seine Post auf eigene Rechnung übernahm, erzielte es einen Ertrag von 12'691 Franken und hatte zum ersten Mal einen ausgedehnten Postverkehr.

Der Privatverkehr bedient nur hochentwickelte Gebiete, an den Nebenlinien liegt ihm nur insofern etwas, als durch sie der Verkehrsumfang auf den Hauptrouten gehoben werden kann. Diesen Satz bestätigt uns auch die solothurnische Postgeschichte. Auf den Transitstraßen ritten die Boten, aber die entlegenen äußern Amteien besaßen keine Postverbindungen; denn es war zu kostspielig. Die Besorgung des dortigen Verkehrs überließ man getrost der Regierung. So bieten Privatbetrieb und öffentliches Interesse unwillkürlich in ihren Grundanschauungen nicht zu behebende Kollisionen. Klar erkannte dies schon der Verteidiger der waadtländischen Postregie im Transitstreit gegen die Fischer, als er

[1]) R. M. 1832, pag. 1643 ff.
[2]) M. Henrioud, Les anciennes postes fribourgeoises.

schrieb: „Die Verwaltung der Posten für Pächter ist bloß eine Geldangelegenheit, währenddem hingegen eine Postregie dieselbe aus einem höheren Gesichtspunkt betrachtet.“[1])

Dergestalt vollzieht sich der ungehemmte Privatbetrieb. Seinen Nachteilen kann aber der Staat durch Intervention und Beaufsichtigung entgegentreten. Allein dieses Mittel kam erst so recht im verflossenen Jahrhundert auf und wurde noch ziemlich unpraktisch gehandhabt. Bis die Beschwerden bei der rechten Instanz vorgebracht werden konnten, verging stets eine geraume Zeit, sodaß sie dann gewöhnlich die beabsichtigte Wirkung verloren.

Die stetige Verpachtung an dieselbe Familie birgt ebenfalls zahlreiche nachteilige Folgen in sich, indem von ihr die verliehenen Privilegien im Laufe der Jahrhunderte als Sinekure angesehen werden. Dadurch erlahmt die ihr sonst eigene Initiative, man beginnt am alt hergebrachten zu hangen, schreitet nicht mehr mit den Zeitbedürfnissen vorwärts; wenn aber Klagen laut werden, dann stützt man sich auf die Tradition und weist auf die zahllosen Verdienste der Vorfahren hin. In diesem Sinne, — wenn vielleicht etwas tendenziös —, schrieb jener freiburgische Bürger an Landammann d'Affry, als er sich um eine allfällige Verpachtung der Posten bewarb: „Il est connu que ces messieurs (Fischer) au nombre d'une douzaine d'actionnaires ne se sont mêlés et ne se mêlent que très peu directement de leurs affaires des postes. Ils n'avaient pas besoin de faire parfaitement dans la position où ils étaient. On sait qu'ils n'avaient pas de concurrents à craindre à Berne, car on envisageait la ferme comme une propriété de la famille, d'autant plus qu'eux mêmes se fondaient sur les services rendus par leurs ancêtres, pour réclamer la continuation du bail. Ils ont été trop riches pendant longtemps et trop certains de leur succès pour s'inquieter du travail matériel des postes.“[2])

---

[1]) Offizielle Darstellung der Unterhandlungen zwischen dem waadtländischen und bernischen Postamt.

[2]) Strickler, Amtliche Sammlung, Bd. IX, pag. 1342.

ZWEITER TEIL.

Die Postgemeinschaft mit dem Kanton Aargau.

VIERTES KAPITEL.

Die Unterhandlungen mit den Nachbarständen und die Postgemeinschaft mit Aargau.

1833—1836.

Als bekannt wurde, daß Bern seine Posten in eigene Regie übernehmen wolle, mußten die Kantone, welche dieses Verkehrsmittel ebenfalls der Familie Fischer verpachtet hatten, darauf bedacht sein, daß nach der Verwirklichung jener Absicht, ihr Postbetrieb nicht unterbrochen oder gestört werde. War es doch einleuchtend, daß die Pächter mit der Auflösung des bernischen Arrondissements ihren Aufgaben kaum mehr wie bis dahin nachkommen konnten, namentlich wenn Bern noch versuchen sollte, den Verkehr zwischen den durch sein Gebiet getrennten Kantonen durch die Verweigerung des freien Transits zu erschweren. In dieser Situation boten sich neben einer weitern Verleihung des Regals zwei Möglichkeiten: Man verband sich mit einem Kanton, der bereits eine gut organisierte Post eingerichtet hatte, um die eigene gemeinschaftlich mit ihm zu verwalten, oder schritt zum reinen Staatsbetrieb über. Je nach der Bedeutung der Post und der Einsicht der Behörden in das Verkehrswesen wurde der eine oder andere Weg gewählt.

Was für Solothurn als das beste gewesen wäre, ergibt sich, wenn wir kurz dessen Stellung als Durchgangspunkt, seine sozialen und kulturellen Zustände in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts streifen.

Die geographische Lage des Kantons könnte auf den ersten Blick kaum günstiger gestaltet sein. Da stellt einmal der untere Hauenstein die natürliche Fortsetzung der Gotthardroute dar, welche, das Mittelland durchziehend, über solothurnisches Gebiet Basel zustrebt. In derselben Richtung verläuft der obere Hauenstein, der die Stände Bern und Basel auf dem kürzesten Weg verbindet. Für den Verkehr von der Ost- nach der Westschweiz fällt, dem Jura folgend, auf einer ziemlich langen Strecke solothurnischer Boden in Betracht. Aber die Tatsache, daß die wichtigsten Straßen über sein Territorium führen, darf nicht zu hoch eingeschätzt werden. Man muß nicht vergessen, daß jeder dieser Wege seinen Konkurrenten hatte; infolgedessen konnte Solothurn stets umgangen werden. Und darin liegen bedenkliche Nachteile.

Dem untern Hauenstein ist das Fricktal, dem obern das Münster- und Delsbergertal ein unerwünschter Rivale. Auch der westöstlichen Route kann jederzeit ausgewichen werden. Da sie durch das bernische Bipperamt getrennt wird, war Bern stets in der Lage, den weitern Transit zu unterbinden, oder es hatte die andere Möglichkeit, den durchgehenden Verkehr durch Gewährung von Vorteilen und raschen Transportes von der Strecke Aarau-Olten-Solothurn auf die ihm günstigere Murgenthal-Burgdorf-Bern abzulenken.[1]) Solange die Kantone, durch welche diese Verbindungen führten, unter derselben Postadministration standen, machte sich eine Konkurrenz der erwähnten Wege selten bemerkbar. Die Verwaltung hatte in der Regel alles Interesse, die kürzesten und direkten Routen zu gebrauchen. So finden wir denn über den obern Hauenstein stets eine regen Postverkehr, auch der untere wurde zeitweise stark befahren, währenddem die Richtung Solothurn-Olten-Aarau bloß durch einen Reitbotenkurs ausgenützt wurde; die günstige Wasserstraße genügte für den Verkehr in dieser Richtung. Die Behörden, die sich meistens wenig um wirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen kümmerten, gaben sich zufrieden, wenn die Korrespondenzen in den wichtigeren Städten regelmäßig ankamen, von einem Ausbau des innern Postdienstes war keine Rede. Löste sich aber einmal die Verpachtungsgemeinschaft auf, dann mußte der Interessengegensatz klar hervortreten; denn von diesem Zeitpunkt an war jeder Kanton bestrebt, allen Verkehr über sein Gebiet zu leiten, um einen möglichst hohen Reinertrag erzielen zu können.

In politischer und wirtschaftlicher Hinsicht gingen in Solothurn in den dreißiger Jahren bedeutungsvolle Umwälzungen vor sich. Die Folgen des Balsthaler Volkstages vom 22. Dezember 1830 machten sich in der Ablösung der konservativen durch eine liberale Regierung geltend. Sie setzte sich zum Ziel, die bisherige Gleichgültigkeit durch eine Politik zu ersetzen, deren Zweck die Hebung der geistigen und materiellen Wohlfahrt des Volkes und des Landes war.

Wirtschaftlich charakterisiert sich diese Zeit durch den Übergang vom Agrar- zum Industriekanton. Wenn zwar der Biograph

[1]) Dies ist auch tatsächlich geschehen und hat den heftigsten Protest Solothurns hervorgerufen. An der Konferenz von St. Niklaus 1716, beschwerte es sich über Bern wegen der neuen, durch das Suhrtal nach Aarburg angelegten Kunststraße, die seinen uralten Land- und Reichsstraßen, Zollstätten und Gerechtigkeiten nachteilig sei und dem 1477 und 1499 ergangenen freiburgischen Rechtsspruche zuwiderhandle. Bern erklärte diese Straße als eine schon alte, welche es nur verbessert habe. Nachdem aber die eingeführten Landkutschen und deren „Paniers", nach Deutschland bestimmte Handelsgüter spedierten, wodurch die solothurnischen Zölle wiederum benachteiligt wurden, führte es am 16. Mai 1770 zu Langenthal nochmalige Beschwerde über den Berner Straßenbau, worauf Bern erwiderte, es werde niemand gezwungen, diese Straße zu befahren und sich auf seine Erklärung in St. Niklaus berief. (Bavier, Die Straßen der Schweiz, pag. 43, 44. Vergleiche auch unsere Ausführungen in Kapitel 1.)

Karl von Bonnstettens[1]) die kulturellen Zustände in Solothurn beschrieb: „Schon strenger waren die Zügel in Solothurn angezogen, wo außerdem die ständige Residenz des französischen Gesandten, des Hauptgabenspenders der vom Auslande herströmenden Einnahmen mithalf, Solothurn zu einem Sitze höfisch-vornehmen Faulenzertums zu machen. Die nämliche Situation herrschte auch bei der übrigen nicht regimentsfähigen Bürgerschaft, die noch in trostloseren Formen auftrat, weil sie nicht mit dem äußern Glanz patrizischen Lebens überfirnist werden konnte. Der sogenannte mindere Burger hielt es ebenfalls unter seiner Würde, sich durch fleißige Arbeit eine behagliche, selbständige Existenz zu gründen, schon frühe des Nachmittags verließ er seine Werkstätte oder seinen Laden, um in den Leist zu gehen;" so hatte sich dieses Bild seit dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts wesentlich geändert. Anstelle des Müßiganges trat eine intensivere gewerbliche Tätigkeit. Da entstanden Wollmanufakturen, die in Olten allein 1000 Arbeiter beschäftigten, in Schönenwerd gab das Etablissement von Peter Bally bereits 450 Personen Arbeit. Im Oberamt Balsthal waren die von Roll'schen Eisenwerke von größter Bedeutung. Ihre vier Hammer- und Walzwerke brauchten im Sommer 500—600 Arbeiter. Zahlreiche Gemeinden besaßen Kappen-, Strumpf-, Geschirr- und Papierfabriken; in den übrigen Ortschaften verdienten die Leute neben der Landwirtschaft ihren Unterhalt als Heimarbeiter.

So zeigt sich uns das soziale Leben in steigender Entwicklung. Es ist ja einleuchtend, daß, wenn die Regierung, die ihre Hauptaufgabe im Erhalten des Bestehenden erblickte, durch eine solche ersetzt wurde, welche mittelst Bildung und fortschrittlicher Gesetzgebung die Masse zu heben suchte, Kultur und Wirtschaft gefördert werden mußten. Da nun die Staatsaufgaben eine gewissenhaftere Erfüllung fanden, wäre anzunehmen, daß auch dem Postwesen erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt würde. Zwei Probleme harrten ihrer Lösung: Einmal sollte der Versuch gemacht werden, den bedeutenden Transitverkehr, mit der Einrichtung selbständiger Postverwaltungen in den Nachbarständen, dem eigenen Kanton nicht nur zu erhalten, sondern entsprechend der geographischen Lage noch zu vermehren, und zum andern, die Einrichtung eines Verteilungsdienstes in die von den Poststraßen abgelegenen Ortschaften. An die Verwirklichung dieser Ziele konnte erst mit Ablauf des Pachtvertrages gedacht werden. Dann erhob sich die Frage, ob man den bisherigen Verwaltungszustand weiter beibehalten wolle und wenn ja, so mußte man die nötigen Vorschriften und Bedingungen in das neue Übereinkommen aufnehmen. Nach den im Laufe der Jahrzehnte gemachten Erfahrungen war es aber offenbar, daß die Familie Fischer weitgehende Verkehrsverbesserungen kaum zugestehen würde. Daher boten

[1]) Karl Morell, Karl von Bonnstetten (Volk und Staat im 18. Jahrhundert).

sich nur zwei Auswege: die Betriebsgemeinschaft mit einem andern Kanton oder der Übergang zur Staatsverwaltung. Für letztere waren die Bedingungen in Solothurn vollauf vorhanden. In seiner Bevölkerung, die sich mehr und mehr industrieller Tätigkeit widmete, machte sich das Bedürfnis nach einem ausgedehnteren Verkehrsnetz geltend. Da gab es zahlreiche Dörfer, welche abseits der Poststraßen lagen, und die nur mit Mühe und Verspätungen Gelegenheit hatten, ihre Korrespondenzen von den vier kantonalen Postbureaux zu beziehen. Andererseits stellt Solothurn im Verkehr mit den Nachbarkantonen ein wichtiges Verbindungsglied dar. Die Berechtigung derartiger Forderungen anerkannten die Behörden ohne weiteres, nur waren sie über das zu wählende Verwaltungssystem nicht im klaren. Am geeignetsten wäre nach Ablauf des Pachtvertrages der unmittelbare Übergang zum Staatsbetrieb gewesen, um unabhängig von andern Einflüssen das Postwesen den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend einzurichten. Aber man argumentierte etwa folgendermaßen: Der Staat sei mit einer gut organisierten Verwaltung noch nicht vertraut, es mangeln ihm die nötigen praktischen Erfahrungen. Seit ungefähr 150 Jahren verpachtete er stets die Post und versuchte bloß durch Intervention die eingerissenen Mißstände zu beheben, sonst befaßte er sich jedoch nicht eingehender mit verkehrspolitischen Fragen. Dann aber fehlten vor allem die finanziellen Mittel. Bei der Regie hätte das gesamte Betriebsmaterial neu angeschafft werden müssen. Diesem bedeutenden Kostenaufwand würde nach den Berechnungen des Finanzsekretärs der materielle Erfolg nicht entsprechen. Noch erblickte der Staat den Hauptzweck der Postverwaltung in der Gewinnung eines möglichst hohen Reinertrages; sie war — wie sich ein Einsender im Schweizerboten ausdrückt — eine der einträglichsten indirekten Besteuerungen.[1]) Man glaubte nämlich, daß bei der Eigenregie der kantonalen Post der Transit entzogen würde, wodurch bereits eine der wichtigsten Einnahmequellen außer Betracht fiele, und mit den im Betrieb erfahrenen Organisationen zu konkurrieren, wurde als zu gewagt erachtet. Der Ertrag des innern Korrespondenzverkehrs hätte die Kosten der Verwaltung und des Transportes kaum überstiegen.

Diesen Überlegungen ist aber entgegen zu halten, daß, wenn die Erfahrung für die Einrichtung einer selbständigen Post fehlte, dem leicht abzuhelfen gewesen wäre, indem dies unter Anleitung eines höhern Beamten einer andern kantonalen Postanstalt hätte vorgenommen werden können. Was das finanzielle Resultat anbetrifft, so ist nicht zu vergessen, daß es nicht die Aufgabe des Staates ist, aus dem Verkehrswesen große Einnahmen zu erzielen, sondern der Gesamtheit durch einen billigen und ausgedehnten Transport zu dienen. Durch die größtmögliche Verbreitung des

[1]) Schweizerbote 1833, Nr. 16

Nutzeffektes der Post gewinnt der Staat schon unendlich viel. Und wenn auch der materielle Erfolg die entscheidende Aufgabe des Gemeinwesens wäre, dann hätte er ebenfalls in Solothurn erreicht werden können. Es ist eine verfehlte Berechnung, wenn man gleich die schlechtesten Verhältnisse annimmt; bei einer so günstigen geographischen Lage und einer gut organisierten Post, wäre auf keinen Fall der gesamte Transit abgelenkt worden. Auch wären bei der Ausdehnung des Verkehrsnetzes im Kantonsinnern der Post bedeutend mehr Korrespondenzen zugeflossen; denn wie wenige Gemeinden wurden von ihr bedient und wie viele mußten ihre Briefe durch besondere Boten vertragen lassen.

Schien somit eine weitere Verpachtung wegen der Nichtgewährung von Verbesserungen und der Übergang zum Staatsbetrieb infolge des finanziellen Risikos als ausgeschlossen, so verblieb noch der letzte Ausweg, nämlich die Verwaltungsgemeinschaft mit einem andern Kanton. In Betracht fielen die Nachbarstände Bern, Basel und Aargau. Am natürlichsten wäre es gewesen, wenn ersteres, dessen Postpächter dieses Amt auch in Solothurn versahen, nun die solothurnischen Posten gemeinsam mit den seinigen verwaltet hätte. Jedoch zwei Gründe schlossen dies aus. Einmal war Bern mit der Übernahme in die eigene Regie und der Neuorganisation vollauf beschäftigt, sodaß es kaum Zeit finden konnte, sich mit den Angelegenheiten eines andern Kantons zu befassen. Zum andern verunmöglichte seine Verkehrspolitik eine derartige Verbindung. Berns Absicht war, daß der durchgehende Verkehr seine Straßen benützen mußte. Die beiden wichtigsten waren die Routen Bern-Burgdorf-Murgenthal-Aarau mit Fortsetzung nach Zürich und Bern-Biel-Delsberg-Basel. Jede hatte einen Rivalen, nämlich erstere in der Strecke Bern-Solothurn-Olten-Aarau und die letztere im obern Hauenstein. Trat es nun auf die Anregung Solothurns ein, dann mußte es auf diesen beiden Wegen Postkurse einrichten, die seine eigenen über Delsberg und Murgenthal beeinträchtigten, abgesehen davon, daß es noch den Ertrag mit Solothurn teilen sollte. Blieb es aber selbständig, so war ihm immer noch die Möglichkeit gegeben, dem Hauenstein- und Oltnerkurs mit Transport- und Tarifvorteilen Konkurrenz zu machen, oder sich mit andern Ständen zu Ungunsten Solothurns zu verbinden.

Eine Postgemeinschaft zwischen Solothurn und Basel hätte beiden Kantonen zum Vorteil gereicht. Letzteres besaß eine gut verwaltete Post und durch die Verbindung mit Solothurn würde sich sein Wirkungskreis bedeutend ausgedehnt haben, hätte es doch die beiden wichtigen Hauensteinpässe in seine Hände bekommen. Auch wäre ihm daraus ein finanzieller Gewinn erwachsen, indem ihm je nach den Vertragsabmachungen eine bestimmte Quote vom solothurnischen Postertrag zugeflossen wäre. Allein die revolutionären Vorgänge in der Landschaft, die schließlich zur Trennung von der Stadt führten, vereitelten diesen Plan. Denn

es war wahrscheinlich, daß mit der Verselbständigung der Landschaft deren Regierung auch das Postwesen in eigene Verwaltung nehmen würde und wie sollten räumlich getrennte Kantone einen gemeinschaftlichen Postbetrieb aufrecht erhalten können? So mußte Basel das Interesse am Hauenstein verlieren und sich für den Verkehr mit Bern mehr dem Delsberger Kurs zuwenden, der eine unmittelbare Verbindung gewährleistet.

Auch Aargau unterhielt eine gut ausgebaute Postverwaltung. Nachdem er sich in der Mediation vom Fischer'schen Verpachtungsverband getrennt hatte, bestrebte er sich, den Verkehr zwischen den Gemeinden und den Nachbarkantonen stets zu fördern. Dabei kam ihm seine geographische Lage zu Hilfe. Wichtige Straßen führen durch sein Gebiet, so verbindet er Bern mit Zürich; Bötzberg und Fricktal sichern einen Ausweg nach Basel und über Olten-Solothurn wird der Verkehr mit Neuenburg ermöglicht. Unter solchen Umständen konnte es begreiflich erscheinen, wenn sich Solothurn für nähere postalische Beziehungen mit Aargau interessierte. Aber wie bei Bern, so ist auch hier zwischen beiden Kantonen ein Interessengegensatz festzustellen. Wollte Aargau durch das Fricktal eine direkte Verbindung mit Basel herstellen und eventuell noch nach Luzern fortsetzen, dann bereitete er dem untern Hauenstein bedenkliche Konkurrenz; ferner konnte Aargau auch dem Kurs Olten-Solothurn-Bern Schaden zufügen, wenn er nämlich für den Verkehr mit Bern die Route über Murgenthal vorziehen sollte, was Bern durch geeignete Kompensationen sehr wohl erreichen konnte. Im übrigen ermöglichte eine solche Postgemeinschaft Aargau, seinen Verkehr auf Kosten des Nachbarkantons zu heben und erst noch einen Anteil an dessen Ertrag zu erhalten. Gemeinsames Interesse hatten die beiden Stände bloß an der Juralinie.

Die 1822 erneuerte Pachtübereinkunft verlor nach zehn Jahren ihre Rechtskraft. Ende März 1832 erschienen bei der solothurnischen Regierung zwei Abgeordnete der Fischer, um eine Erneuerung des auslaufenden Vertragsverhältnisses anzutragen und auf die Folgen aufmerksam zu machen, die aus einer durch Versäumnis herbeigeführten Unterbrechung des Postverkehrs entstehen würden. Ja, sie erklärten sogar, daß, wenn sie durch eine allzugroße Verzögerung verhindert werden sollten, ihre Verbindungen mit fremden Postämtern zu erneuern oder zu gehöriger Zeit aufzukündigen, sie sich für berechtigt glauben, Solothurn um eine angemessene Entschädigung anzusprechen. Da aber der Finanzrat hinsichtlich dieser Dinge ganz unvorbereitet war und gerade der Große Rat tagte, verschob man die weitern Verhandlungen auf einen gegebenern Moment. Nachdem der Kleine Rat durch wiederholte Zuschriften der Fischer und der Finanzkommission darauf aufmerksam gemacht wurde, daß der Pachtvertrag sein Ende nehme, erachtete er es als notwendig, zur Festsetzung neuer Bestimmungen über die Verwaltung des Postwesens, wodurch für

den Staatshaushalt und das Publikum größere Vorteile erzielt werden können, eine besondere, aus fünf Mitgliedern bestehende, Postkommission zu bilden.[1])

Zugleich setzte man sich mit den andern interessierten Ständen in Verbindung, um ihre Absichten über die weitern Postangelegenheiten bei deren Übernahme durch Bern zu erfahren. Anläßlich einer im Januar stattgefundenen Münzkonferenz und auf der Tagsatzung, wurden die solothurnischen Abgeordneten beauftragt, mit den Gesandtschaften von Bern, Freiburg und Genf, deren Posten die Fischer ebenfalls verwalteten, Rücksprache zu nehmen und zu erfahren, was ihre Regierungen im Postwesen vorzunehmen gedächten. Bei dieser Gelegenheit regte der Deputierte Staub für Bern und Solothurn eine gemeinschaftliche Postadministration an.[2])

Unterdessen begann die ernannte Kommission mit ihren Arbeiten. Sie befaßte sich zunächst mit dem Fall, daß die Pacht mit der Familie Fischer auf längere Zeit wieder erneuert werden könnte und schlug die notwendigen Verbesserungen zu einem direktern und schnellern Postenlauf und eine billigere, auf vier Rayons von sechs Stunden Distanz berechnete Taxation der Briefe und Wertgegenstände vor. Um sich auch über eine gute Postorganisation zu unterrichten, wurde ein Mitglied der Kommission ersucht, bei der Postdirektion in Aarau Erkundigungen über die dortige Verwaltung einzuziehen. Man erhielt die gewünschten Aufschlüsse und Aargau deutete an, daß er im Fall der Nichterneuerung der Pacht bereit wäre, mit Solothurn in nähere Verbindung zu treten. Auch in Basel hielt es Nachforschungen, ob man dort nicht geneigt wäre eine Postgemeinschaft einzugehen. Allein die politischen Verhältnisse in der Landschaft bedingten die Antwort, daß man wohl zu jedem guten Rat und allen Aufschlüssen bereit sei, sich aber in etwas weiteres nicht einlassen könne.[3]) Als der Kleine Rat diesen Sachverhalt vernahm, beauftragte er die Spezialkommission zu untersuchen, was nun vorzukehren sei. Die besondere Aufmerksamkeit sei darauf zu richten, daß nach dem 1. Juli keine Unterbrechung in den Postkursen eintrete, denn die angeregte Verbindung mit Bern hätte erst vom 1. August an beginnen können. Nach einläßlicher Beratung fand sie folgende Möglichkeiten:[4])

1. Selbstverwaltung der Post.
2. Verpachtung:
   a) An die Familie Fischer unter Aufstellung besonderer der neuen Zeit entsprechenden Bedingungen;
   b) An die Postadministration von Aarau;
   c) An einen Beständer in öffentlicher Steigerung.
3. Administration im Verein mit einem Nachbarstande, der eine eigene Postregie hat.

[1]) R. M. 1832, pag. 469.
[2]) K. B. 1832, pag. 146.
[3]) R. M. 1832, pag. 1647 ff.
[4]) R. M. 1832, pag. 1647 ff.

4. Verlängerung des gegenwärtig mit den Fischer bestehenden, auf den 1. Juli 1832 zu Ende gehenden Vertrages bis zum 1. Januar 1833.

Da mit Bern noch alles in größter Ungewißheit war, mußte vor allem darnach getrachtet werden, für die stattzufindenden Unterhandlungen Zeit zu gewinnen. Besonders weil die Pacht am 30. Juni ablief, sah der Kleine Rat keine bessere Maßnahme, als den Postbestehern den Antrag zu stellen, den rechtsgültigen Vertrag bis zum 31. Dezember zu verlängern.[1]) Sollten sie dazu aber nicht geneigt sein, dann erst würden es die Umstände erheischen, sich zu einem der oben angeführten Auswege zu entschließen. Die Pächter nahmen ihn aber gerne an, begünstigte er doch ihre Stellung gegenüber Bern. Bei den gepflogenen Unterhandlungen befürchtete zwar die Postkommission, daß, wenn ihnen die Pacht für Bern entzogen werden sollte, sie kaum imstande wären, die Posten des Kantons Solothurn zu bedienen; aber Fischer-Graffenried erwiderte, daß seine Familie auf alle Fälle in der Lage sein werde, die Posten Solothurns verbunden oder getrennt mit jenen von Bern aufs beste zu versehen. Man solle sich nur auf sie verlassen und wenn sie einer Verbindlichkeit nicht Genüge leisten würden, so möge man sie dafür belangen. Auch werde man das bisher genossene Zutrauen und die zu gewährende Verlängerung allzusehr zu schätzen wissen, um nicht alles anzuwenden, damit das ihnen anvertraute Regal mit aller Umsicht verwaltet werde.[2]) Aus den Besprechungen ging am 12. Mai in einem besondern Abkommen die Verlängerung des alten Vertrages hervor, mit folgendem Wortlaut:[3]) „Die löbliche Postkommission der Republik Solothurn, namens ihrer Kommittenten und Herrn Ludwig Fischer-Graffenried von Bern, namens der bisherigen Postbesteher. Nachdem bereits Ende März des laufenden Jahres sich die Herren Fischer bei den Behörden der Republik Solothurn gemeldet hatten, um auf den Ablauf der bestehenden Postpacht aufmerksam zu machen und darauf sie vor einigen Tagen die Postkommission der Republik Solothurn in Rücksicht auf die Kürze der Zeit und die obschwebenden andern Geschäfte den Wunsch geäußert hatte, daß der bestehende Vertrag um einige Monate verlängert werden möchte, sind unter Vorbehalt der Ratifikation ihrer resp. Comittenten wie folgt übereingekommen:

Der den 11. Mai 1822 zwischen dem löblichen Finanzrat der Republik Solothurn und den Herren Fischern abgeschlossene Postpachtvertrag, welcher mit dem 30. Juni 1832 sein Ende erreichen sollte, wird hiermit unter den gleichen Bedingungen bis und mit dem 31. Christmonat 1832 verlängert mit dem Vorbehalt jedoch, daß von den Behörden der Republik Solothurn längstens

[1]) R. M. 1832, pag. 763.
[2]) R. M. 1832, pag. 948.
[3]) R. M. 1832, pag. 763, 876.

bis den 31. Heumonat 1832 ein bestimmter Entscheid in Rücksicht auf eine künftige Verpachtung ihres Postregals zur Kenntnis der Postbesteher erfolgt sein solle."

Die Ratifikation wurde beidseitig erteilt. Der Kleine Rat wünschte jedoch, daß der Entscheid über eine künftige Verpachtung erst auf den 31. August erfolgen müsse.[1]) Der Abschluß dieses Übereinkommens wurde auch in Bern bekannt und sofort schickte es einen Abgeordneten nach Solothurn, um bestimmte Erkundigungen einzuziehen, in welchem Verhältnis gegenwärtig die Postbesteher zu der dortigen Verwaltung stünden und welche Bestimmungen der abgeschlossene Vertrag enthalte. Da derselbe ein Kreditiv seiner Regierung besaß, vermittelte ihm der Kleine Rat ohne Bedenken eine Abschrift des Verkommnisses.[2])

Am 13. Juli teilte dann Bern mit, daß es zufolge Beschluß des Großen Rates vom 1. August an die Post in eigene Regie übernehmen werde und bemerkte zugleich zum Erstaunen der Postkommission von Solothurn, daß an dem bisher bestandenen Postenlauf, der abwechselnd über Solothurn und Wangen stattfinde, nichts abgeändert werde.[3]) Damit wurde das Anerbieten verbunden, über die künftige Administration der solothurnischen Posten vom 1. Januar 1833 an, entweder unter den Bedingungen der Postpächter oder unter andern später zu vereinbarenden Bestimmungen Verträge abzuschließen. Auf diese Anregung antwortete der Kleine Rat:[4]) „Mit Schreiben vom 13. Juli übermacht Ihr uns die Anzeige, daß zufolge Großem Ratsbeschluß Ihr durch eine eigene Regie die Posten besorgen lassen werdet und es demnach in Eueren sowohl in unserm Interesse stehe, daß an dem hierseits bestandenen Postenlauf, welcher abwechselnd über Solothurn und Wangen stattfinde, nichts geändert werde. Damit verbindet Ihr das Anerbieten über die künftige Administration der Posten in unserm Kanton vom 1. Januar 1833 an sei es unter den Bedingungen der dermaligen Postferme oder anderer zu konvenierenden Bedingungen Verträge abzuschließen. Was Eure Bemerkung in betreff der Diligencen betrifft, so haben wir keine Kenntnis, daß deren Lauf abwechselnd über Wangen, wohl aber regelmäßig über Solothurn nach Balsthal stattfinde, von welcher Einrichtung wir nicht abweichen wollen. Es ist uns auf indirektem Wege zu vernehmen gekommen, es sollte ein Postenlauf oder Diligence über

[1]) R. M. 1832, pag. 949.

[2]) R. M. 1832, pag. 1300 und 1301.

[3]) Wenn Bern von diesem Basler Kurs schreibt, daß er abwechselnd über Solothurn und Wangen führe, könnte man ihm die Absicht unterschieben, als wolle es ihn zum Nachteil Solothurns auf die Route Burgdorf-Murgenthal verlegen. Dadurch hätte Bern natürlich eine Betriebsvereinfachung erreichen können, indem die Aarauer und Basler Post bis Herzogenbuchsee gemeinsam geführt werden könnten. Auch hätte sie zu einem größern Teil bernischen Boden benützen müssen, als wenn sie über Solothurn geleitet worden wäre. Tatsächlich nahm sie aber bis jetzt stets diesen Weg.

[4]) K. B. 1832, pag. 538. R. M. 1832, pag. 1382.

Herzogenbuchsee und Wangen nach Balsthal eingerichtet werden, wenn solches auch nur provisorisch wäre, müßte doch das Interesse unseres Kantons gefährdet werden. Wir können aber dieser Nachricht umsoweniger Glauben beimessen, da wir in Euer freundschaftlichen Gesinnung das volle Vertrauen haben, daß Ihr eine solche Einrichtung nicht zulassen würdet, da dieselbe unsern gegenwärtig noch bestehenden Postverträgen entgegen wäre, und Ihr selbst verlanget, daß an dem bisherigen Postenlauf nichts geändert werde. Es freut uns von Euch die Äußerung Eurer Geneigtheit in betreff der Einrichtung eines Postvertrages erhalten zu haben. Wir müssen Euch aber bemerken, daß die Absichten unserer obersten Landesbehörde allvorderst dahingehen einen Anteil an der Postadministration zu haben und bei einem neuen Traktat dasjenige zu erzwecken, was zum Vorteile des Standes und des Publikums gereiche. Es wird uns freuen, diese Absicht mit Euch erreichen zu können und werden gerne die nähern Entwicklungen Euer Gesinnung über diesen Gegenstand vernehmen." Allein diese Erwiderung blieb ohne jede Antwort. Nun frugen auch die Herren Fischer an, ob der Kleine Rat die Post nach 1833 weiterhin zu verpachten gedenke, doch er teilte ihnen mit, daß jetzt keine Gründe mehr bestünden, dieses System weiter fortzusetzen. Man hatte sich zu einem Anteil an der Verwaltung entschlossen und hätte es gerne gesehen, wenn Bern dieser Anregung entsprochen hätte.[1])

Unterdessen suchte Bern die künftigen Postverhältnisse mit den Nachbarkantonen vertraglich zu regeln. Durch Vermittlung von Abgeordneten und der Postdirektoren von Waadt und Aargau wurde am 26. Juli zwischen der Postkommission Bern und den Fischer als Postpächter von Freiburg und Solothurn ein Verkommnis abgeschlossen, wodurch der Dienst vom 1. August bis 31. Dezember geregelt wurde. Darin anerkannte man auch die Poststraße von Aarau über Solothurn und Aarberg nach Murten.[2]) Es sollte am 1. August in Wirksamkeit treten und wurde von beiden Parteien genehmigt. Tags darauf schloß Seckelmeister Savary von Freiburg mit derselben Kommission unter Ratifikationsvorbehalt eine Übereinkunft über die gegenseitigen Postverhältnisse nach dem 31. Dezember 1832 ab, weil er die Möglichkeit voraussah, daß noch allerlei Verwicklungen eintreten könnten. Durch sie stellte man die Grundlagen zu einem definitiven Vertrag auf über den Postbetrieb vom 1. Januar 1833 an. Auch in ihr ist die Poststraße von Aarau über Solothurn für die Hauptkorrespondenz anerkannt, aber von Seite Berns wurde die unmittelbare Verbindung mit Aarau über Murgenthal und Kreuzstraße vorbehalten.[3]) Der Beitritt So-

[1]) R. M. 1832, pag. 1608.
[2]) R. M. 1832, pag. 1471.
[3]) Wir bemerken hier deutlich die Tendenz Berns für den Verkehr mit Aarau, unter Umgehung Solothurns, die direkte Straße über Murgenthal zu benützen, währenddem sich Solothurn bemüht, die Hauptkorrespondenzen über seine Postrouten zu leiten.

lothurns ist förmlich ausbedungen worden. Ein finanzrätlicher Bericht erwähnt beim Abschluß dieses Verkommnisses noch einige Begebenheiten, welche für die nachfolgenden Ereignisse charakteristisch sind. Nach den mündlichen Aussagen eines freiburgischen Abgeordneten wurden die Paragraphen gegenseitig debattiert und niedergeschrieben und zwar ohne den Vorbehalt zwischen Aarau und Bern. Der Präsident der bernischen Postkommission, Regierungsrat von Jenner, war aber damit nicht einverstanden und verweigerte seine Unterschrift. Die übrigen Mitglieder begaben sich zu den andern Regierungsräten, legten ihnen die Übereinkunft vor und erhielten nicht nur Vollmacht, diese abzuschließen, sondern der Präsident wurde beauftragt, namens der Postkommission zu unterzeichnen. Er unterzog sich diesem Auftrag, fügte aber den Vorbehalt wegen der Kreuzstraße bei.[1]) So lag also die Absicht klar zu Tage, Solothurns Gebiet bei der künftigen Ausgestaltung der Postkurse, wenn möglich in den wichtigsten Linien zu umgehen. Freiburg ratifizierte am 30. Juli das Abkommen und da seine Interessen in Postangelegenheiten mit denen Solothurns identisch waren, teilte es ihm das Resultat der Unterhandlungen mit.[2]) Der Kleine Rat genehmigte den Traktat vom 26. Juli ohne weiteres, brachte er doch Vorteile, deren Solothurn sich bis anhin nicht rühmen konnte. Was aber den Entwurf des zweiten Vertrages anbelangte, erachtete er die darin aufgestellten Grundsätze von solcher Beschaffenheit, daß dieselben einer näheren Prüfung unterworfen werden mußten, womit die Postkommission beauftragt wurde.

Inzwischen aber dauerten die Unterhandlungen zwischen der bernischen Regierung und der Familie Fischer fort. Am 31. Juli, dem Termin der Übernahme, entschlossen sie sich, dem Stand Bern nicht nur seine Postpacht, sondern auch jene der andern Kantone in dem Sinne zu überlassen, daß die Postkommission von Bern in den betreffenden Fällen mit der Prokura der Fischer versehen werden solle, um in deren Namen handeln zu können. Für diese Abtretung mitsamt dem Material, dem Personal und den Verträgen mit fremden Staaten, erhielten sie die Summe von 120'000 Franken, behielten sich aber ihr Recht auf weitere Entschädigungen wegen Aufhebung der verlängerten Pacht, sowie die Genehmigung von Freiburg und Solothurn vor. Am 1. August trat dann die bernische Regie die Ausübung der Postverwaltung an, ohne je nur eine amtliche Anzeige zu machen. Hingegen teilten die Pächter diese Veränderung zu gegebener Zeit dem solothurnischen Finanzrat folgendermaßen mit:[3]) „Indem man auf der Grundlage einer Trennung der Posten von Freiburg und Solothurn von derjenigen von Bern arbeitete, zeigte sich die Frage der Anwendung der verschiedenen durch unsere Vermittlung abgeschlossenen Traktate

[1]) R. M. 1832, pag. 1643 ff.
[2]) R. M. 1832, pag. 1471 und K. B. 1832, pag. 581.
[3]) R. M. 1832, pag. 1471, 1648 und P. A. Bd. III.

mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Die Regierung von Bern hatte sich nämlich bei den mehrsten schweizerischen und ausländischen Postämtern, mit denen wir in Verträgen standen, der Übertragung derselben auf sie selbst versichert und die Abgeordneten der Postämter von Waadt und Aargau, von der hiesigen Regierung nach Bern berufen, waren Zeugen von allen Schwierigkeiten, die entstanden sind und sahen mit Besorgnis dem Augenblick entgegen, wo Unordnung in dem öffentlichen Dienst entstehen würde. Ein einziges Mittel bot sich nur dar, um bei der statthabenden Überstürzung in der Mitte aller entstandenen Schwierigkeiten und Unordnungen im Dienste vorzubeugen und den geregelten Fortgang aller Verbindungen zu sichern und dazu unsere Zustimmung zu erteilen, daß der Dienst während der Dauer der fünf nächsten Monate in der gleichen Hand vereinigt werde. Indem wir der Regierung von Bern erklärten, daß, nachdem sie uns die Mittel, die regelmäßige Fortdauer des Dienstes zu sichern, entzogen hatte, wir eine solche Aushilfe zugeben müßten, behielten wir Ihre Zustimmung vor, überzeugt, daß nach den festgesetzten Grundlagen zur förmlichen Aufrechterhaltung der Regalmacht von Solothurn und Freiburg eine solche einstweilige Verabredung derselben keinen Nachteil bringen könnte." Der Finanzrat lud die Herren Fischer auf den 8. August nach Solothurn ein, um über diese Anzeige nähere Auskunft zu erhalten. Es lag ihm daran, die Übereinkunft mit Bern genau zu kennen, gebührende Mitteilung der mit fremden Postämtern abgeschlossenen und an Bern abgetretenen Verträge und über das mit den frühern Äußerungen in Widerspruch stehende Benehmen Aufschluß zu erhalten. Fischer-Graffenried erschien, versprach die Mitteilung der verlangten Aktenstücke, allein so sehr man in den gepflogenen Verhandlungen ihm seine frühern Äußerungen und den jetzigen Erfolg vorhielt, waren doch befriedigende Aufschlüsse keineswegs zu erhalten und der eingetretene Zustand mußte bis Jahresende fortdauern.[1])

Da durch dieses Verhalten der Postpächter die Regale von Solothurn und Freiburg dem Kanton Bern überliefert worden waren, die bisher günstige Stellung sich gänzlich geändert hat, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Zögerung Berns, die in dem Verkommnis vom 27. Juli verabredeten Grundlagen zu ratifizieren, zu dem Schlusse berechtigten, daß er von demselben zurückzutreten wünsche, suchten die beiden Stände zur bessern Wahrung ihrer Interessen miteinander in nähere Verbindung zu treten. Zu diesem Zwecke beantragte Savary von Freiburg auf einer Konferenz in Aarberg mit Solothurn über die künftige Verwaltung der Posten und die Stellungnahme gegenüber Bern zu beraten.[2]) Solothurn zögerte nicht zu antworten:[3]) „Soeben hat

[1]) R. M. 1832, pag. 1648.
[2]) R. M. 1832, pag. 1488 und 1508.
[3]) K. B. 1832, pag. 581 und 595.

uns unsere Postkommission einberichtet, daß ihr von Seite Eures Delegierten Savary der Antrag zu diesem Zusammentritt in Aarberg für gegenseitige Besprechung der Postangelegenheiten eröffnet wurde. Mit Freuden haben wie hierzu unsere Beistimmung erteilt, da die Sache sehr dringend ist und es uns sehr daran liegt Eure Ansichten des nähern zu vernehmen, nur müssen wir wünschen, daß diese Konferenz statt zu Aarberg in Murten stattfinden möchte. Wenn es Euch gefällig, so würde die hierseitige Abordnung Sonntag abend den 11. August am Konferenzort eintreffen." Den Deputierten, Ratsherrn Scherer und Staatskassaverwalter Staub, wurde keine spezielle, sondern nur die allgemeine Instruktion erteilt, sich über die Interessen beider Kantone in betreff der Posten zu verständigen, sich an die im Traktat vom 27. Juli aufgestellten Grundsätze und Bestimmungen zu halten und die Grundbasis zu einem Vertrag für die künftigen Postverhältnisse beider Kantone zu entwerfen.[1]) Bereits aus vorherigen Mitteilungen von freiburgischen Staatsmännern war die Neigung zu einer gegenseitigen Postverbindung, sogar einer gemeinsamen Administration zu entnehmen, worauf der Finanzrat die Abgeordneten noch besonders aufmerksam machte. Allein schon in den ersten Besprechungen zu Murten zeigte es sich, daß der Gedanke einer gemeinschaftlichen Verwaltung bei Freiburg ganz in den Hintergrund getreten war. Die Schwierigkeiten einer solchen Verbindung mußten bei der gänzlichen Trennung der Gebiete und ihrer verschiedenen Lokalinteressen doch in die Augen fallen. Andererseits aber betonte man die Notwendigkeit eines gemeinsamen Handelns gegen die Nachbarstände und hegte auch die Überzeugung, daß jeder der beiden Kantone dem andern durch seine geographische Lage eine wichtige Unterstützung gewähren könne.[2]) Wenn Freiburg auch weniger die Umgehung des Transites befürchten mußte, so bedurfte es doch für die kürzeste Verbindung mit der Ostschweiz der Mitwirkung Solothurns. Bevor jedoch ein Vertrag abgeschlossen werden konnte, fand man es für nötig, sich nach Bern zu begeben, um bestimmt zu erfahren, ob es das Verkommnis vom 27. Juli genehmigen werde, weil im Falle der Ablehnung die Haltung geändert werden müßte.[3])

Ein Bericht des Staatskassiers Staub führt über seine Mission in Bern aus, daß der bisherige Präsident der dortigen Postkommission, Regierungsrat von Jenner, der das fragliche Verkommnis entgegen seiner Ansicht zu unterzeichnen beauftragt war, sich von dieser Stelle zurückgezogen habe. Als Ursache gab man seine starke Inanspruchnahme als Präsident des Finanzdepartementes an, allein, so fragt sich Staub, muß nicht erachtet werden, daß ihm daran lag, seine obwohl gezwungen gegebene Unterschrift für

[1]) R. M. 1832, pag. 1505.
[2]) R. M. 1832, pag. 1654.
[3]) R. M. 1832, pag. 1654.

den Vertrag vom 27. Juli nicht selbst entwerten zu müssen.[1]) In der ersten Zusammenkunft entschuldigte sich die Postkommission teils wegen Zeitmangels, teils mit dem Wechsel der Präsidentenstelle, sowie damit, daß dieselbe erst Montags in der Person des Herrn Ganguillet besetzt worden sei und versprach das Abkommen dem Regierungsrat am folgenden Tag vorzulegen. Dies geschah auch wirklich, aber die Regierung suchte den Entscheid zu verzögern und beauftragte die Postkommission von den Beamten und Angestellten darüber ein Gutachten einzuholen.[2]) Mittlerweile stellte sich Fischer wieder ein und bewarb sich während des Aufenthaltes der Abgeordneten um die Weiterverwaltung des Postregals in Solothurn mit zwei oder drei andern Verwandten, wenn er zugleich dasjenige von Freiburg in Pacht erhalten könnte. Dazu trug er einen jährlichen Zins von 6000 Franken an und anerbot sich, die zu hohen Posttaxen herabzusetzen, die Buchhaltung und Verträge den Behörden zur Einsicht vorzulegen und den Verkehr auf der Route von Aarau über Solothurn nach Aarberg und Murten einzurichten. Freiburg, das wie Solothurn in letzter Zeit einen Pachtzins von 4000 Franken bezog, hatte er aber im geheimen 12'000 Franken versprochen.[3]) Die solothurnischen Delegierten erwiderten, daß von einer Verpachtung vorderhand keine Rede sein könne, wenn er jedoch gesinnt wäre bei den Posten interessiert zu sein, so möchte er seine Vorschläge auf einen „compte de participation" gesetzt einreichen, auf was er jedoch nicht eintreten wollte.[4])

Nachdem die bernische Postbehörde die Übereinkunft ihren Angestellten vorgelegt hatte, las jene deren Bemerkungen den Abgeordneten von Solothurn und Freiburg vor. Der einzig wichtige Widerspruch erhob sich gegen die Poststraße von Aarau über Solothurn nach Aarberg und setzte daran nicht das Prinzip an sich aus, sondern nur den Umstand, daß Bern dadurch zu großen Kosten veranlaßt würde, weil es in Aarberg ein eigenes Bureau errichten müßte und daß die Reisenden diese kürzere Straße zum Nachteil derjenigen über Bern vorziehen würden. In denselben Unterredungen ließen die Mitglieder der Postkommission durchblicken, daß der Abschluß des streitigen Übereinkommens vom 27. Juli überstürzt worden wäre. In der kurzen gedrängten Erwiderung dieser Erörterungen wurde die Postkommission teils auf die in jeder Hinsicht untadelige Weise der Vertragsunterhandlung verwiesen, teils auf die Folgen aufmerksam gemacht, welche im Fall der Verwerfung des Verkommnisses aus einem Streit unter den drei Ständen entstehen müßten, während die gemeinschaftliche Handhabung und Verteidigung des Transites gegen die übrigen Kantone nur Vorteile gewähren könne. Am Ende wurde

[1]) R. M. 1832, pag. 1654.
[2]) R. M. 1832, pag. 1655.
[3]) R. M. 1832, pag. 1657.
[4]) R. M. 1832, pag. 1658.

versprochen, daß die Angelegenheit am 17. August dem Regierungsrat zum endgültigen Entscheid unterbreitet werden solle.[1]) Allein schon in einer gesellschaftlichen Unterhaltung am gleichen Abend, an der auch Mitglieder der Postkommission teilnahmen, ging aus Andeutungen hervor, daß wahrscheinlich die Ratifikation nicht erfolgen werde.[2]) Man trachtete nämlich in den maßgebenden Kreisen dahin, das Interesse Freiburgs von demjenigen Solothurns zu trennen, indem ersterem gewisse Kompensationen zugestanden werden sollten. Es wurde bemerkt, daß es ja leicht zu machen sei, daß Freiburg, wie es schon lange wünschte, seine französische Korrespondenz direkt von Aarberg aus erhalten könne. Als der Zeitpunkt der Erklärung gekommen war, suchte man sie durch weitere Ausreden hinauszuschieben. Der Regierungspräsident teilte den beiden Abordnungen mit, daß an diesem Morgen der eine Tagsatzungsgesandte, Regierungsrat Schnell, erschienen sei und die ganze Zeit der Behörde für die Berichterstattungen in Anspruch genommen werde und daher könne das Ratifikationsgeschäft an diesem Tag nicht behandelt werden. Doch versprach er für die ersten Tage der folgenden Woche eine bestimmte und deutliche Antwort. Jedoch auch sie erfolgte nicht.[3])

So lag die Absicht Berns klar zutage. Das Abkommen, nach welchem der Hauptverkehr eine diesem Kanton ungünstige Straße benützen sollte, durfte niemals genehmigt werden. Auf den Antrag Solothurns zu einer gemeinsamen Postadministration wurde nichts erwidert. Für Solothurn selbst erschien eine Postgemeinschaft mit Freiburg als unmöglich, waren doch ihre Gebiete getrennt und Bern hätte die Errichtung von Postkursen über Aarberg keineswegs gestattet; denn dadurch wäre seinem Regal ein zu großer finanzieller Schaden entstanden. Basel wiederum hatte vollauf mit seinen politischen Angelegenheiten zu tun, um auf den erwähnten Vorschlag eintreten zu können. Unter solchen Umständen empfand man es in Solothurn als hochwillkommen, als, während die Abgeordneten in Bern hingehalten wurden, Aargau anzeigte, daß er geneigt wäre, sich mit ihm in Postsachen näher zu verbinden.[4]) Es kamen die solothurnischen Deputierten mit jenen von Freiburg überein, ein Mitglied der Postkommission nach Aarau zu schicken, um die Absichten der dortigen Behörde kennen zu lernen. Die Finanzkommission billigte das Vorhaben und betraute Staatskassaverwalter Staub mit der Ausführung dieser Aufgabe. Man gab ihm weder Instruktion noch Vollmacht, da er nur die Vorschläge der aargauischen Oberpostdirektion entgegennehmen sollte. Dadurch fanden ebenfalls die Konferenz von Murten und die Sendung nach Bern ihr resultatloses Ende. Immerhin war wenigstens die Notwendigkeit einer Kursorganisation

[1]) R. M. 1832, pag. 1656.
[2]) R. M. 1832, pag. 1656.
[3]) R. M. 1832, pag. 1656.
[4]) R. M. 1832, pag. 1647 und 1658.

zwischen Solothurn und Freiburg eingesehen worden und der Kleine Rat beauftragte auch die Finanzkommission, die angeknüpften Verbindungen mit Freiburg stets im Auge zu behalten und die dortigen Postbehörden auf vertraulichem Wege von allem Vorgehen zu benachrichtigen.[1])

Die Besprechung in Aarau hatte den Erfolg, daß dem Abgeordneten einige Grundideen über eine gemeinschaftliche Verwaltung des solothurnischen Regals entwickelt wurden. Bei dieser Gelegenheit äußerte die Oberpostdirektion auch den Wunsch, daß bis zum endgültigen Entscheid die Sache mit größter Diskretion behandelt werde und daß der Entschluß, ob Solothurn mit Aarau in nähere Unterhandlungen treten wolle, so rasch als möglich erfolgen müsse, weil der Zeitpunkt bis zum 31. Dezember 1832, wo die neue Verwaltung zu beginnen hätte, für die erforderlichen Einrichtungen sonst kaum hinreichen könnte. Sollten aber weitere Besprechungen erwünscht sein, so würden aargauische Gesandte in Solothurn ohne Säumnis eintreffen.[2])

Nachdem Staub dieses Ergebnis dem Kleinen Rat übermittelt hatte, gab letzterer der Finanzkommission die Weisung, daß er statt einer Verpachtung oder eigenen Verwaltung des Postregals es vorziehe, sich in dieser Angelegenheit mit einem benachbarten Kanton zu verbinden, daß dabei nebst der gemeinschaftlichen Administration auch das Hoheitsrecht des Kantons und der Transit durch denselben gesichert werde. Zugleich ermächtigte er sie mit der Oberpostdirektion von Aargau in Unterhandlungen zu treten. Diesen Antrag teilte der solothurnische Standespräsident dem Landesstatthalter Hürner am 30. August mit folgenden Worten mit:[3]) ... „Unter heutigem Tag hat nun hierseitige Finanzkommission über diese gehaltene Rücksprache dem Kleinen Rat Bericht erstattet und mit Freuden habe ich daraus ersehen, daß hierseits alle Bereitwilligkeit an Tag gegeben wurde in dieser Angelegenheit in gemeinschaftlichem Interesse zu handeln, nähere Verbindungen in diesem Bezug mit Ihrer hohen Regierung anzuknüpfen und so die schon lange bestehenden freundschaftlichen Verhältnisse der Stände Aargau und Solothurn einem noch engern Bunde entgegenzuführen. Diese Angelegenheit diesem gewiß auch der Regierung des hiesigen Standes erwünschten Ziele nahe zu bringen, glaube ich auch, daß eine freundschaftliche Besprechung auf einer Konferenz der Sache nach ganz angemessen sein werde. Ich bin auch gänzlich davon überzeugt, daß sobald die hohe Regierung des hohen Standes Aargau derjenigen des Standes Solothurn einen diesfälligen Antrag eröffnen wird, ihr ein solches Anerbieten ganz erwünscht und angemessen sein werde. In dieser richtigen Voraussetzung mag Ihre hohe Regierung nur Zeit und Ort eines solchen Zusammentrittes bestimmen und die hierseitige wird nicht an-

[1]) R. M. 1832, pag. 1664.
[2]) R. M. 1832, pag. 1658.
[3]) K. B. 1832, pag. 643.

stehen, ihre Abgeordneten auf den beliebigen Tag und Ort abzusenden."

Auf diese Mitteilung hin regte Aargau sofort eine Konferenz zwischen den beiden Regierungen an. Nachdem Solothurn eingewilligt hatte, tagten am 12. September 1832 in Balsthal die Deputierten der beiden Stände und nach eingehenden Beratungen konnten die Vertragsgrundlagen zu aller Zufriedenheit unterzeichnet werden.[1]) Dadurch verbanden sich die beiden Behörden zu einer gemeinschaftlichen Aufsicht und Leitung des solothurnischen Postregals. Der Ertrag desselben sollte nach Begleichung der Kosten gleichmäßig verteilt werden. Um über die Einnahmen und Ausgaben der Verwaltung stets auf dem Laufenden zu sein, erachtete man es für notwendig, eine eigene getrennte Buchhaltung im Zentralbureau in Aarau zu errichten. Vorzüglich kam es darauf an, daß nur ein Bürger aus Solothurn als Rechnungsführer angestellt, die Einnahmen und Ausgaben der nicht gemeinschaftlichen Postverwaltung gesondert gebucht würden und die Abrechnung vierteljährlich zu erfolgen habe, wobei der Saldo in Solothurn abzuliefern sei. Die Wahl der Beamten hatte auf Vorschlag der beiden Postkommissionen durch den Kleinen Rat zu erfolgen, während die Angestellten von Aarau allein ernannt wurden. Der neue Vertrag sicherte Solothurn auch zum ersten Mal ein größeres Mitspracherecht bei den Unterhandlungen mit den andern Ständen zu, indem sich die beiden Kommissionen über alle das gemeinsame Interesse berührenden Fragen in Verbindung zu setzen hatten. Insbesondere wurde ausbedungen, daß die Abkommen mit den Nachbarständen gemeinschaftlich beraten und abgeschlossen werden müßten. Für die Ausgestaltung des Kurs- und Tarifwesens war der Grundsatz aufgestellt, daß sie sowohl im Innern des Kantons, als auch mit den angrenzenden Gebieten zeitgemäß organisiert und verbessert werde. Die übrigen Artikel des Vertrages trennen die Kompetenzen zwischen den beiden Postbehörden und regeln noch die Schlichtung der entstehenden Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht. Die Übereinkunft begann mit dem 1. Januar 1833 und dauerte sechs Jahre.[2]) Sie wurde von Aargau am 9. November ratifiziert, der solothurnische Große Rat genehmigte sie in der Sitzung vom 20. Oktober.[3])

Kaum war aus den Beratungen der Vertrag hervorgegangen, da traf endlich am 6. Oktober ein Schreiben von Bern ein, des Inhaltes, daß es Regierungsrat Ganguillet beauftragt habe, sich nach Solothurn zu begeben, um mit den Delegierten, die noch zu ernennen wären, zu beidseitiger Zufriedenheit unter Ratifikationsvorbehalt ein angemessenes Resultat zu erzielen. Diese Einladung wurde

[1]) R. M. 1832, pag. 1887. Die Ausführungen bei Spielmann op. cit., pag. 95/96, über die Regelung der finanziellen Verhältnisse der beiden Postverwaltungen sind ungenau.

[2]) Solothurner Kantonsblatt 1832. Siehe Beilage 5.

[3]) Großen Rats-Protokoll 1832, pag. 520 und R. M. 1832, pag. 2218.

an die Postkommission gewiesen, um Bern mitzuteilen, daß man die Anträge der Abgeordneten gerne gewärtigen werde, doch wünsche man, daß dieselben so gestellt seien, daß man sie annehmen könne, obgleich das seinerseits beobachtete Stillschweigen über die Postorganisation äußerst befremdend gewirkt habe.[1]) Es fand auch am 29. November in Langenthal und dann später in Herzogenbuchsee, zwischen den drei benachbarten Ständen wegen der neu zu regelnden Postverhältnisse eine Konferenz statt.[2]) Das Resultat der Besprechungen wurde aber von Aargau nicht genehmigt und der dortige Kleine Rat beauftragte die Oberpostdirektion „mit bestmöglicher Wahrung hierseitiger Interessen und unter Ratifikationsvorbehalt mit der Oberpostdirektion von Bern in neue Unterhandlungen zu treten."[3])

Damit im folgenden Jahr der Betrieb ohne Störungen übernommen werden konnte, trafen aargauische Beamte in Solothurn ein, um bei der erforderlichen Neuorganisation der Post mitzuwirken. Bei dieser Gelegenheit wurden sie auf Staatskosten festlich bewirtet.[4])

Ein erstes der aargauischen Verwaltung war die Neuwahl der Beamten. Sie übernahm sie nicht ohne weiteres von den Postpächtern, sondern schrieb die Stellen in den wenigen Tageszeitungen zum freien Bewerb aus. Das Solothurner Blatt[5]) führt folgende an:

Ein Buchhalter der Postverwaltung des Kantons Solothurn mit einem jährlichen Gehalt von 800 bis 1000 Franken.
Dessen Adjunkt mit einem jährlichen Gehalt von 300 bis 400 Franken.
Ein Postverwalter in Balsthal mit einem jährlichen Gehalt von 240 Franken.
Ein Postverwalter in Olten mit einem jährlichen Gehalt von 450 Franken.
Ein Postverwalter in Schönenwerd mit einem jährlichen Gehalt von 160 Franken.

Die Gewählten mußten in Anbetracht der Wichtigkeit ihres Dienstes gehörige Bürgschaft leisten und man nahm die neuen Angestellten unverzüglich in Eidespflicht. Der Buchhalter[6]) amtete auf Kosten Solothurns in Aarau und hatte die Abrechnungen zu besorgen. Daneben war er auch noch verpflichtet, dem Kleinen Rat alle Pläne und Absichten, die man dort über das solothurnische Postwesen hatte, genau mitzuteilen. Dadurch kam er gegenüber dem Postdirektor oft in eine etwas unangenehme Stellung,

[1]) R. M. 1832, pag. 1918.
[2]) R. M. 1832, pag. 2389.
[3]) Staatsarchiv Aarau, R. M. 1833, pag. 87, 202 und 215.
[4]) R. M. 1832, pag. 2271.
[5]) Solothurner Blatt 1832, Nr. 46 und 47.
[6]) Der Buchhalter wurde in Aarau eingesetzt und nicht in Solothurn, wie Spielmann op. cit., pag. 96, Zeile 4, annimmt.

sodaß ihm der Vorwurf eines Spions nicht erspart blieb. Wer sollte ihn beeidigen? Das gab zu einem Kompetenzzweifel Anlaß, indem ihn jeder Kanton besonders den Treueid leisten lassen wollte. Man einigte sich jedoch bald auf eine gemeinschaftliche Formel, fand es doch Ratsherr Scherer „in Hinsicht der Beeidigung des Buchhalters für vorteilhafter, denselben in gemeinschaftliche Beeidigung zu nehmen, und zwar aus den von Euch angebrachten Gründen, um den zu beeidigenden einerseits einer fast nicht unvermeidlichen Kollision seiner Pflichten bloßzustellen, andererseits aber um die von den beiden Ständen beabsichtigten Zwecke besser erreichen zu können.[1]) Der Eid lautete:[2]) „Es schwört der solothurnische Buchhalter im Postbureau zu Aarau den Kantonen Solothurn und Aargau, der Postkommission von Solothurn und seinen Obern Treue und Wahrheit zu leisten; soviel in seinem Vermögen liegt, beider Kantone Nutzen zu fördern und Schaden zu wenden, den ihm zu erteilenden Instruktionen in betreff seiner Geschäftsführung und übrigen Obliegenheiten pünktlich nachzukommen und darauf zu halten, daß die Bestimmungen der Übereinkunft vom 12. September 1832 sowohl als alle spätern Verabredungen zwischen den beiden Ständen in Postsachen genau erfüllt werden und wenn Abweichungen geschehen sollten, die beidseitigen Behörden darauf aufmerksam zu machen, das Postgeheimnis unter allen Umständen treu zu bewahren, die Einnahmen und Ausgaben treu zu verrechnen und richtige Buchhaltung zu führen und von dem ihm seines Amtes wegen anvertrauten Geldes nichts in seinem Nutzen zu wenden, alle Verschlagnisse und Beeinträchtigungen des Postregals, die ihm bekannt werden möchten, sogleich und ohne Ansehen der Person bei der Behörde anzuzeigen, weder Miet noch Gabe anzunehmen, und überhaupt den Verrichtungen seines Amtes so obliegen, daß er es vor Gott und den beiden Regierungen verantworten möge."

Unter der neuen Verwaltung gewann das Bureau in Solothurn erheblich an Bedeutung, indem es seit der Vereinigung zu einem Grenzbureau gegen Bern und die westliche Schweiz wurde, was die Anstellung von zwei Postbeamten notwendig machte. Das Postbureau in Olten erfuhr insofern eine Verkehrsverbesserung, als Amanz Frei 1833 einen Briefträger verlangte, um die in der Umgebung sich befindenden Ortschaften besser bedienen zu können. Bisher besorgten es gewöhnlich überall die Landjäger, welche für den Brief zwei bis fünf Kreuzer Trägerlohn beziehen durften.[3]) Dem Gesuch wurde — wie aus einer spätern Lohnbewegung hervorgeht[4]) — entsprochen, doch mußte der Verwalter den Briefträger zum Teil

[1]) K. B. 1832, pag. 744.

[2]) Solothurner Kantonsblatt 1832. Denselben Eid legten auch alle andern Angestellten ab.

[3]) P. A. Bd. IV.

[4]) R. M. 1836, pag. 2034.

selber bezahlen. Ein Jahr später verlangte Frei eine Erhöhung seines Salärs und nachdem die Postkommission „die beschwerlichen und vielseitigen Bemühungen, welchen die Verwaltung in Olten unterworfen ist" in Berücksichtigung gezogen hatte, erhöhte sie dessen Gehalt auf 600 Franken.[1]) Zugleich errichtete man in Schönenwerd eine eigene Postablage, was sehr notwendig war, da sich in der dortigen Gegend allmählich die Industrie zu entwickeln begann. Lange Jahre vermittelte ein Bote den Korrespondenzverkehr, der vom Kleinen Rat und zuletzt von den Fischer allein besoldet wurde, doch war ein zweckmäßiger Verkehr ein unumgängliches Erfordernis geworden.

Neben der Organisation der Hauptablagen gestaltete sich auch der Botendienst etwas besser.

Der Bote in Önsingen ging alle Tage nach Balsthal, er überbrachte dem dortigen Bureau die für jenseits der Klus bestimmten Briefe und Effekten und hatte die andern nach Önsingen zu tragen. Jetzt erhielt er einen Taglohn von vier Batzen, davon mußte er noch einem Landjäger 20 Franken im Jahr vergüten, der die Postsachen für die weiter zurückliegenden Ortschaften besorgte. Der Dienst des Boten war sehr beschwerlich. Schon morgens zwei Uhr mußte er der ankommenden Post die Gegenstände abnehmen, mittags machte er den Weg nach Balsthal und vertrug die Briefe, dabei blieb ihm kaum mehr Zeit zu einem Nebenverdienst und so bat er bald um eine bessere Bezahlung. Bei dieser Gelegenheit suchte die Postkommission die Vertragung noch rascher einzurichten, von nun an mußte sie täglich zweimal besorgt werden, wofür aber sein Entgelt auf 350 Franken festgesetzt wurde.[2]) Eine zweite Nebenverbindung errichtete man in Egerkingen, von wo die Postsachen für das Gäu wöchentlich zweimal abgegeben und andere aufgenommen wurden. Der Posthalter war der dortige Ammann von Arx, der für seine Verrichtungen 100 Franken bezog, nicht gerechnet die Extraporti, welche er für Briefe erhielt, die den andern Gemeinden zugetragen werden mußten.[3]) Den Boten nach St. Niklaus erachtete man als überflüssig. Er erhielt von der bernischen Postdirektion seine Entlassung aus dem während 40 Jahren versehenen Fußbotendienst ohne irgend eine Entschädigung. Daher gelangte er an die Finanzkommission und bat bei seiner bedrängten Lage um eine Unterstützung. Sie gewährte ihm eine einmalige Hilfe von 150 Franken.[4])

Wesentlich erleichtert wurde auch der Verkehr in der Amtei Dorneck-Thierstein. Nachdem die Beschwerden der Bevölkerung nichts nützten, fand endlich eine Klage des Großrates Jos. Chernot besseres Gehör. Er konnte an einer einberufenen Versammlung der Wahlbehörde lediglich aus dem Grund nicht teilnehmen, weil

[1]) R. M. 1834, pag. 193.
[2]) P. A. Bd. IV.
[3]) P. A. Bd. IV.
[4]) R. M. 1833, pag. 537.

ihm die Einladung der Staatskanzlei erst am Wahltage selbst durch den Dornacher Boten überbracht wurde. Bei diesem Anlaß machte er darauf aufmerksam, daß wegen der schlechten Posteinrichtung oft solche verspätete Briefabgaben erfolgten. Ähnliche Reklamationen würden tagtäglich geführt und namentlich deshalb, weil der erwähnte Bote die Postsachen nur zweimal in der Woche in Balsthal abholen könne, wo sie dann etliche Zeit liegen blieben. Daraufhin sah sich die Postkommission veranlaßt, solchen Übelständen abzuhelfen. Bisher ging er wöchentlich zweimal nach Basel und Balsthal, holte und brachte die Briefe und leichten Pakete. Da nun aber diese Verbindung ziemlich schlecht war, erteilte die Postverwaltung dem solothurnischen Bureau den Auftrag, daß an den Abenden vor den bestimmten Ankunftstagen des Boten in Balsthal die Sachen für diese Amteien nach Balsthal, alle übrigen Tage aber über Olten nach Basel zu befördern seien. Machte man so auch einen großen Umweg, so kamen die Korrespondenzen von Solothurn jetzt für Dorneck doch wöchentlich viermal an.[1])

Durch die neue Postorganisation verlor dieser Bote seine unmittelbare Staatsstellung und kam in den Dienst des Aargaus. Doch wurde ihm das jedenfalls nicht genau bekannt gemacht; denn 1834 gelangte er mit der Petition an den Finanzrat, um eine angemessene Entschädigung für getane obrigkeitliche Fuhrleistungen zu erhalten. Vor 1833 mußte er neben dem Postamt alle drei Monate mit Pferd und Wagen die Gelder der Salzfaktoren und Fruchtschaffner der Amtei Dorneck-Thierstein nebst andern schweren, an die Behörde zu versendenden Gegenständen nach Solothurn oder von da zurück führen, wofür er jedesmal 16 Franken aus der Staatskasse erhielt. Seit 1833 aber stand er nun ebenfalls unter der aargauischen Verwaltung, die ihm auf Ansuchen der Finanzkommission zur Pflicht machte, wöchentlich zweimal nach Basel und Balsthal zu gehen, um als Fußbote die Briefe, kleinern Wertsachen und leichten Gegenstände auf Rechnung der Post in ihren Bureaux sowohl, als auch unterwegs aufzunehmen und abzugeben. Zur Aufnahme von beträchtlichen Valoren und schweren Gegenständen war er keineswegs verpflichtet, doch besorgte er nichtsdestoweniger den gewohnten obrigkeitlichen Fuhrdienst, ohne aber entschädigt zu werden. Auf sein eingereichtes Gesuch hin beschloß der Kleine Rat:[2])

„1. Dem Dornacher Boten solle von nun an für Fuhrleistungen von Seite des Staates keine Vergütung mehr gegeben werden. Dafür ist er aber nicht dafür gehalten Gelder und schwere Gegenstände zu übernehmen.
2. Die Verwalter von obrigkeitlichen Geldern sind angewiesen, die in den Amteien Dorneck und Thierstein zu versendenden

[1]) R. M. 1833, pag. 2218 und R. B. 1833.
[2]) R. M. 1834, pag. 691 ff.

Gelder und schweren Gegenstände, der Diligence von hier über Olten nach Basel und solche aus diesen Amteien an hierseitige Behörden abzuliefernden Gelder und Gegenstände der Diligence von Basel zu übergeben.

3. Dieser Beschluß wird der Fruchtkommission, dem Staatskassaverwalter, dem Obergrenzaufseher, dem Salzkassier, sowie dem Oberamtmann von Dorneck und Thierstein zum Verhalte bekannt gemacht. Dieser letztere wird denselben den in seiner Amtei befindlichen untergeordneten obrigkeitlichen Rechnungsgebern mitteilen.
4. Der Salzkassaverwalter ist beauftragt, dem Kleinen Rat einzuberichten, ob und welche Entschädigung der Dornacher Bote für getane Fuhrleistungen seit dem 1. Jänner zu reklamieren habe."

Am 18. April berichtete der Staatskassaverwalter, daß der Bote für seine Geldfuhren, die er dem Staate geleistet habe, bis 1833 vollständig entschädigt worden sei. Von diesem Zeitpunkt an habe er keine Gelder mehr gebracht mit Ausnahme der Receßzahlungen des Altfruchtschaffners Doppler, deren Porto jedoch nicht aufgezeichnet sei.[1]) Da es sich nicht ergab, wieviel Geld er überbracht hatte und ob er dafür entschädigt wurde, erhielt der Staatskassier den Auftrag, die Regierungsbeamten und den Boten zu vernehmen, inwiefern die Reklamationen desselben berechtigt seien.[2]) Nachdem die Angelegenheit weiter untersucht worden war, stellte der Kleine Rat am 29. Dezember über die Bezahlung des Transportes obrigkeitlicher Gelder und Effekten folgenden abgeänderten Beschluß auf:[3])

„1. Jede monatliche Geldfuhr, welche der Dornacher Bote Häner seit dem 1. Januar 1833 mit obrigkeitlichen Wertgegenständen bis den 31. Dezember 1834 von Dorneck bis Solothurn und zurück geleitet hat, soll demselben mit 12 Franken vergütet werden.
2. Vom 1. Januar 1835 an und solange die Posteinrichtungen des Kantons keine direkte Gelegenheit für Geldsendungen aus und nach dem Oberamt Dorneck und Thierstein gewähren, soll der Dornacher Bote anfangs jeden Monats eine Fuhr von Dorneck nach Solothurn und zurück vornehmen um die obrigkeitlichen Gelder und Effekten zu überbringen. Sollte sich aber in der Folge erzeigen, daß mit einer zweimonatlichen Fuhr genügen könnte, so ist die Finanzkommission ermächtigt, diese Abänderung von sich aus vornehmen zu können.
3. Für jede geleistete Fuhr wird ihm eine Entschädigung von 12 Franken verabfolgt.
4. Für die ihm anvertrauten Gelder hat er Bürgschaft zu leisten.

[1]) R. M. 1834, pag. 807.
[2]) R. M. 1834, pag. 808.
[3]) R. M. 1834, pag. 2689.

5. Wenn derselbe bei solchen Fuhren, Briefe, Pakete und Valoren von Partikularen mitnimmt, so ist er verpflichtet dieselben zum Bezug der tarifmäßigen Taxen an das Postbureau von Balsthal oder Solothurn zu übergeben. Jedes Vergehen gegen diese Vorschrift hat nicht nur zur Folge, daß der gegenwärtige Beschluß ipso facto sein Ende erreicht, sondern auch, daß der Bote in seinen Verpflichtungen in betreff des Postverkehrs zwischen Balsthal und Dorneck enthoben ist."

Durch diese Anordnungen waren die Beamten, Bureaux und Botendienste eingerichtet. Wie einleitend betont wurde, wäre die zu lösende Aufgabe gewesen, eine regelmäßige Vertragung der Postsachen in alle Gemeinden zu organisieren. Aber das kam auch unter der aargauischen Verwaltung nicht zustande. Denn die wenigen Verbesserungen, welche Balsthal, Egerkingen, Schönenwerd und der Amtei Dorneck-Thierstein zugute kamen, gewährten noch lange nicht die Möglichkeit, daß die Korrespondenzen in sämtliche Dörfer verteilt werden konnten. Noch jetzt wurden nur diejenigen Ortschaften bedient, welche am Durchgang der Diligencen lagen, die andern mußten nach wie vor, unter denselben mühevollen Umständen, ihre Briefe zu bestellen versuchen.

Weiter erwartete man von der Betriebsgemeinschaft eine Vermehrung des Postwagenverkehrs, welcher der geographischen Lage des Kantons entsprechend, für die Verbindungen zwischen der Ost- und Westschweiz, Bern und Basel, solothurnisches Gebiet hätte benützen sollen. Die Diligencenkurse gewannen nunmehr an Wichtigkeit, da sie einen aufblühenden Reiseverkehr zu bewältigen hatten. Während im 18. Jahrhundert eine bedeutende Entwicklung derselben durch den mangelhaften Unterhalt der Straßen und die schlechte Konstruktion der Kutschen gehemmt wurde, erfuhren jetzt Fahrbahn und Postwagen grundlegende Verbesserungen. Es beginnt das Zeitalter der vielbesungenen Postillonspoesie.

Im Balsthaler Übereinkommen sahen die vertragschließenden Parteien zwei wichtige Transitprojekte vor; einmal die direkte Verbindung Freiburgs mit Aarau über Solothurn-Olten einerseits und Berns mit Basel über den obern Hauenstein andererseits. Nun war es aber offenbar, daß diese beiden geplanten Kurse den Widerspruch Berns hervorrufen mußten, hätten doch dadurch seinen Einrichtungen Konkurrenten entstehen müssen, die geeignet gewesen wären, einen großen Teil des Transits dem bernischen Gebiet zu entziehen. Wie verhielt sich nun Bern den solothurnischen Absichten gegenüber? Die Lösung dieser Frage beantwortet zugleich die andere, nämlich, ob das Balsthaler Verkehrsprogramm überhaupt verwirklicht werden konnte.

Als Bern von der solothurnisch-aargauischen Postgemeinschaft Kenntnis erhielt, traf es zur Sicherung der eigenen Einrichtungen die nötigen Maßnahmen. Auf der genannten Konferenz von Herzogenbuchsee setzte es sich zur Aufgabe, die über den obern Hauen-

stein bestehende Messagerie abzuschaffen. Es begründete diese Forderung damit, daß, weil von nun an eine Diligence täglich zwischen Bern und Solothurn verkehren sollte, die andere Fahrpost überflüssig sei. Sein Begehren fand bei Aargau und Solothurn keinen allzugroßen Widerspruch. Zugleich schloß Bern am 19. Dezember 1832 mit Basel eine Übereinkunft ab, als Anhang zu dem zwischen den beiden Ständen geltenden Vertrag vom 23. Februar 1830.[1])

Sein Inhalt ist nachfolgender:

1. Da infolge der Postgemeinschaft zwischen Solothurn und Aargau und der sich daraus ergebenden Änderungen das Fortbestehen der dreimal wöchentlichen Messagerieverbindung zwischen Bern und Basel auf dem bisherigen Fuß nicht mehr zulässig ist und auf den 1. Januar 1833 aufhören wird, ist es dem Willen der drei beteiligten Verwaltungen überlassen, solche in beliebiger Form ganz oder teilweise wiederherzustellen. Vom 1. Januar an sollen die zwischen Bern und Basel auszuwechselnden Postwagenstücke, die weiterherkommenden inbegriffen, einander gegenseitig durch die über Delsberg gehende Diligence zugesandt werden. Auf die geltenden Taxverhältnisse soll dieser Umweg keinen Einfluß ausüben. Die täglich stattfindende Messagerieverbindung erfolgt wie bisher auf Kosten Berns.
2. Die bernische Postverwaltung wird die erforderlichen Anordnungen treffen, daß zur Erzielung des Anschlusses an die deutschen Posten die Ankunft der Delsberger Diligence in Basel mit den Reisenden und Depeschen spätestens 4 Uhr morgens zu erfolgen habe.

Gleichzeitig stellte Bern der aargauischen Postverwaltung den Transit der Postsachen, welche aus dem Großherzogtum Baden kamen, in Aussicht. Basel zeigte sich höchst erstaunt, daß diese Korrespondenzen nicht den Weg über sein Territorium nehmen sollten, schrieb dann aber dieses Versprechen „einzig dem guten Einverständnis der Herren von Stöcklern und Dolder zuliebe, dem der beabsichtigte Vorzug zugewendet werden sollte."[2]) Zweifellos tat dies Bern nur aus dem Grunde, damit Aargau gegen die getroffenen Änderungen nicht Einspruch erhebe.

Am 27. Dezember teilte Ratsherr Scherer den Behörden die stattgefundene Kursaufhebung mit, mit der Begründung, daß die politischen Umstände in der Landschaft dessen Fortsetzung verunmöglichten. Da aber gerade die Straße über den obern Hauenstein unter großem Kostenaufwand neu erstellt wurde, erschien ein solches Vorgehen dem Kleinen Rat etwas bedenklich. Er beauftragte die Postkommission, sich mit aller Energie für die Beibehaltung dieser Fahrpost zu verwenden, die wenigstens mit einer zweispännigen Chaise unterhalten werden könnte.[3]) Die Kommis-

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1832.
[2]) Ebenda.
[3]) R. M. 1832, pag. 2616.

sion leitete die nötigen Besprechungen ein, aus denen am 22. Februar 1833 ein Projektverkommnis hervorging. Demzufolge sollte wöchentlich zweimal ein Kurs, mit einem schönen fünfplätzigen Wagen, von Basel nach Langenbruck und Solothurn-Balsthal-Langenbruck stattfinden und am 1. März nach folgendem Fahrplan in Betrieb gesetzt werden:[1])

Abgang von Solothurn, Sonntag und Donnerstag morgens um 7 Uhr.
Ankunft in Langenbruck mittags um 12 Uhr.
Abgang von Langenbruck mittags um 2 Uhr.

Zu gleicher Zeit sollte die Post von Basel ankommen, um die Reisenden aufzunehmen. Der Preis der Plätze betrug:

Von Basel nach Langenbruck	Fr. 3.50.
Von Langenbruck nach Solothurn	Fr. 2.50.
Von Basel nach Solothurn	Fr. 6.—.

In Solothurn war dann gerade Anschluß nach Bern, was noch Fr. 3.— kostete. Die aargauische Verwaltung versuchte wiederholt, mit Basel den Preis nach Langenbruck etwas herunterzusetzen, allein jenes trat nicht darauf ein, da es stets der Ansicht war, daß der Passagierertrag gegenüber den Auslagen verhältnismäßig gering sein werde.[2]) Als ein besonderes Verkehrshindernis wurde der hohe Zoll am obern Hauenstein empfunden, der für die Posten und Diligencen den Satz von 4 Bz. für das Pferd aufwies.[3]) Um die Kosten mehr zu reduzieren, schlug man vor, den Kurs nach Langenbruck nur einspännig zu organisieren, wodurch die Zoll- und Pferdeauslagen bedeutend ermäßigt worden wären. Allein Basel lehnte ab; denn es fand, daß die Diligencen nach Delsberg und Olten den Bedürfnissen vollständig genügten, zumal die Bedingungen, welche diese geplante Einrichtung begünstigten, durch die politischen Ereignisse sich wesentlich geändert hätten. Aus einer Unterredung zwischen den Postdirektoren Dolder und Bernouilli ergab sich, daß, wenn die Verhältnisse mit der Landschaft geregelt seien, man gerne zu einer direkten Verbindung über Balsthal Hand bieten werde.[4]) Die aargauische Verwaltung machte dieses Ergebnis mit dem Trost in Solothurn bekannt, „Bernouilli bemerkte ferner vertraulich, die Route über Delsberg sei auch nicht die natürliche und die befriedigendste für Basel. Vielleicht lassen sich, wenn dieser Zeitpunkt erscheint, für die französischen Korrespondenzen Anordnungen damit verbinden und wir müssen in Geduld diesen ersehnten Zeitpunkt besserer Zeiten abwarten."[5]) Basel entschloß sich, auf Ende 1833 die Langenbrucker Diligence einzustellen. Die geringe Benutzung, welche nach seiner Ansicht den Betriebskosten nicht entsprach, begünstigte diese Maßnahme.

[1]) P. A. Bd. IV.
[2]) P. A. Bd. IV.
[3]) Solothurner Blatt 1832.
[4]) P. A. Bd. IV.
[5]) P. A. Bd. IV.

Da nunmehr in Langenbruck kein Anschluß war, hob Aarau den Kursdienst von Solothurn dorthin auf und leitete den lokalen Brief- und Reiseverkehr über Olten. Daraus ergab sich das eigenartige Resultat, daß die Korrespondenzen, welche von Balsthal nach Langenbruck durch die Post befördert werden sollten, den Umweg über den untern Hauenstein nach Liestal machen mußten. Diese Anordnungen gewannen im Publikum der neuen Postgemeinschaft wenig Sympathien.

Trotzdem der obere Hauenstein die natürlichste Verbindung darstellt, mußte er im Verkehr mit Basel der Delsberger Route weichen; denn Bern wußte die Zeitumstände auszunützen, um seine eigenen Einrichtungen zu fördern. Nun verblieb Solothurn noch die eine Chance, daß die Reisenden dem weitern Weg durchs Münstertal, die Fahrt über Solothurn und Olten vorzögen. Diese Möglichkeit schien sich anfänglich erfolgreich zu gestalten. Bald organisierte Basel über den untern Hauenstein eine täglich kursierende, neunplätzige, mit Coupés versehene Diligence, die sich eines guten Besuches erfreute. In Olten war sofortiger Anschluß an die Luzerner- und Solothurn-Aarau-Post. Am 1. Januar 1833 wurde nämlich die Strecke Solothurn-Olten-Aarau mittelst eines täglich verkehrenden Postwagens in Betrieb gesetzt. Die Betriebskraft stellte die Verwaltung nicht selbst, sondern besorgte sie sich auf dem Submissionswege, um so billiger zu den notwendigen Pferden zu kommen. Der Unternehmer hatte nach den abgeschlossenen Verträgen die Pferde, Postillone und etwaigen Beiwägen gegen eine bestimmte Pachtsumme zu stellen. Die Route Solothurn-Aarau zerfiel in drei Stationen: Aarau-Olten, Olten-Önsingen, Önsingen-Solothurn. Für die einzelnen Stationen waren drei Pferde und ein Postillon erforderlich. Jeder Vorspann, durch welche Umstände er auch bedingt wurde, fiel zu Lasten des Unternehmers. Wenn der Andrang in die Diligence zu groß war, mußte er für weitere Reisende noch ein geeignetes Fuhrwerk bereit halten. Für diese Leistungen bezahlte die Postadministration eine nach den Angeboten sich ändernde Summe. 1833 betrug sie nach einer im Gasthaus zur Krone in Olten stattgefundenen Steigerung 5800 Franken.[1]) Die Postverwaltung lieferte und unterhielt nur die Wagen und stellte die Kondukteure an. Der Unternehmer hatte natürlich die Abgangszeit nach dem vorgeschriebenen Fahrplan zu richten. In Solothurn fuhr man nach Ankunft der Berner Post nachmittags 4 Uhr ab, von Aarau zurück nach Fütterung der Pferde um 10 Uhr abends und nach Bern um 4 Uhr morgens.

Aarau selbst war zuerst bestrebt, diesem Jurakurs Verkehr zuzuführen. In diesem Sinne schrieb es an Bern:[2]) „Wir erwarten indessen, daß Ihre Postdiligence täglich in Solothurn um vier Uhr

[1]) Solothurner Blatt 1833, Nr. 49.
[2]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Aarau, 1832.

nachmittags pünktlich eintreffe, um jede Versäumnis zur Influenz nach Olten und auf den Zentralpunkt Aarau zu verhindern. Sie werden hoffentlich, hochgeachtete Herren, gerne Hand dazu bieten, da nicht nur Ihre Bureaux hierseits Bern für Basel dabei beteiligt, sondern es Ihnen selbst daran liegen muß, die Diligence über Solothurn bestmöglichst zu alimentieren, und vorzugsweise allfällige Reisende dahin zu leiten, als sie durch Beiwägen, wobei Sie keinen pekuniären Vorteil haben, über Morgenthal weiterzuschaffen. Der Preis des Platzes im Postwagen von Bern nach Solothurn kommt zu sechs Stunden auf 3 Franken, von Solothurn nach Olten auf 3 Franken, und von Olten nach Aarau auf 15 Batzen, also im ganzen auf 7 Franken 5 Batzen gleich wie über Morgenthal zu stehen; und da der Platz von Olten nach Basel 4 Franken 2 Batzen kostet, so bezahlt der Reisende, der über Solothurn und Olten nach Basel gehen will, 10 Franken 2 Batzen. In Olten soll gesorgt werden, daß die überzähligen Reisenden nach Basel durch Beiwägen weiter befördert werden." Bern war aber keineswegs gewillt, diesen Forderungen zu entsprechen. Nach wie vor leitete es den gesamten Verkehr nach Basel über Delsberg. Kamen Reisende von Basel über Solothurn, so beschwerte es sich bei der dortigen Postdirektion und überhäufte sie mit Vorwürfen, daß sie seinen Interessen entgegenarbeite und die Bestimmungen der geltenden Verträge willkürlich verletze. Auf solche Entstellungen der tatsächlichen Verhältnisse erwiderte Basel einmal:[1]) ...„Wir müssen auf die darin enthaltene, etwas unerwartete Rüge die Ehre haben zu bemerken, daß Sie, hochgeachtete Herren, unrichtig berichtet worden; indem, wie die diesseitigen Stundenpäße es ausweisen, immerfort Reisende von Hier nach Bern über Delsberg instradiert werden, und es auch jedem Reisenden ganz freigestellt ist, nach Belieben, die Straße über Delsberg oder über Olten einzuschlagen. Von jeher benutzten Reisende nach Bern absichtlich und vorzugsweise diese letztere, sei es wegen öfteren Unfällen, die auf ersterer Straße sich ereignet, oder aus andern Gründen, und wenn dies jetzo neuerlich seitdem der Abgang unsrer Oltner Diligence auf 5 Uhr abends festgesetzt ist, vielleicht etwas öfter als früher stattfindet, so geschieht das ohne unser Zutun, und wir haben dem betreffenden Bureau neuerdings Weisung erteilen lassen, sich jedes etwaigen Einflusses auf die Reisenden hinsichtlich der Wahl der einzuschlagenden Straße nach Bern gänzlich zu enthalten.

Anderseits jedoch erlauben wir uns zu bemerken, daß wohl keinerlei Vertragsbestimmungen noch sonstige Gründe bestehen, nach welchen wir zur ausschließlichen Instradierung der Reisenden über Delsberg uns veranlaßt oder sogar verpflichtet haben sollten, sodaß wir auch nicht einsehen können, inwiefern deshalb die bestehenden Vertragsverhältnisse als erloschen betrachtet werden könnten."

---

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1835.

Allein die Konkurrenz zwischen dem untern Hauenstein und dem Delsberger Tal blieb nicht von allzulanger Dauer. Als nämlich Bern einen Eilwagen über Herzogenbuchsee-Murgenthal nach Aarau einrichtete, da begannen sich die Verhältnisse zu ändern. Vorher kursierte auf dieser Route nur ein zweispänniger Wagen mit einem Kondukteur. Bei Platzmangel wurden die übrigen Reisenden in Beiwägen weiterbefördert, wodurch aber Verspätungen entstanden, sodaß oft die Anschlüsse verfehlt wurden. Infolge wiederholter Anregungen von Seiten Aaraus gelang es, Bern zu bewegen, die bestehende Diligence durch eine mit drei Pferden bespannte und mindestens sechs enthaltende Plätze zu ersetzen. Später erreichte es noch, daß man bis Aarau fahren konnte, ohne in Murgenthal umsteigen zu müssen.[1]) Dieser geräumigen Postkutsche, welche sich durch rasche Fahrt auszeichnete, gelang es, die solothurnischen Kurse schwer zu schädigen, zumal noch Aargau mit Basel erfolgreich durch das Fricktal in Verbindung trat. Ermahnte ersterer die bernische Postdirektion noch vor etwa Jahresfrist, der Linie Solothurn-Olten Reisende zuzuhalten, so hatte er nunmehr ein Interesse daran, daß der Hauptverkehr womöglich die Route über Murgenthal nehme, damit in Aarau für die Weiterreise nach Basel und Zürich seine Posten in Betracht fielen. Eine derartige Politik hob natürlich auch das finanzielle Ergebnis. Da der Verkehr die eigenen Einrichtungen benutzte, mußte der Ertrag nicht mit einem andern Kanton geteilt werden.

Diesen Umgehungstendenzen sah jedoch Solothurn keineswegs müßig zu. An einer Konferenz, welche am 17. Juli 1834 in Solothurn stattfand, um resultatlos die Besprechungen von Herzogenbuchsee fortzusetzen, instruierte der Kleine Rat seine Abgeordneten:[2])

„1. dahin (zu) trachten von dem Transit von Aarau nach Solothurn nach der laut Vertrag mit dem Stande Aargau von letzterem eingegangenen Verpflichtung, auch etwas zu erhalten, damit man nicht früher oder später zurückzutreten genötigt werde.
2. Werden sie den Stand Aargau dazu bewegen suchen, einen gehörigen Teil der Reisenden über Solothurn statt über Murgenthal zu schicken, was in letzter Zeit nicht mehr geschah, da Bern seit dem Vertrag mit Aargau gegen Solothurn einen neuen Vorteil sich dadurch verschaffte, indem es eine geräumigere Diligence nach Murgenthal schickt, wodurch keine Reisenden nach Solothurn zu kommen pflegen."

Dieser Protest blieb fruchtlos. Auch der Versuch, den Verkehr durch Tarifvergünstigungen anzuziehen, mißlang. Wie Solothurn auf der Strecke Olten-Solothurn die Taxe von fünf Batzen auf vier per Stunde herabsetzte, wurde der Fahrpreis von Basel

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1832, 1833, P. A. Aarau, 1832, 1833.
[2]) R. M. 1834, pag. 1493.

nach Olten, unter aargauischem Einfluß, von 44 Batzen auf 45 erhöht, damit die Reisenden die Fricktaler Post benützen würden. Nach wie vor ging der Haupttransit über aargauisch-bernisches Gebiet. Sogar die Passagiere, welche aus der Ostschweiz nach der Stadt Solothurn reisen wollten, zogen die raschern Kurse den holprigen Diligencen vor und fuhren bis Herzogenbuchsee, von wo aus sie für die Weiterreise irgend ein Gelegenheitsfuhrwerk mieteten. Daneben kam es aber auch vor, daß man in Aarau Reisenden, die ausdrücklich mit der solothurnischen Post zu fahren beabsichtigten, das Einsteigen in dieselbe verweigerte.[1])

Um dem Berner Kurs den Umweg von Murgenthal über Aarburg zu ersparen, suchte die aargauische Verwaltung in Solothurn um die Erlaubnis nach, ob vom 1. Oktober 1834 an eine tägliche Nebenverbindung von Kreuzstraße nach Aarburg-Olten eingerichtet werden könne. Diese hätte mittelst einer zweiplätzigen Chaise für den Transport von Posteffekten in Kurs zu treten. Die Genehmigung wurde auf unbestimmte Zeit erteilt, jedoch mit der Einschränkung, daß sie zurückgezogen würde, wenn sich für das solothunische Regal irgendwelche Nachteile zeigen sollten.[2]) Durch diese Vergünstigung verringerte sich die Fahrzeit und allfällige Reisende, die von Basel über Olten kamen, konnten immer noch den Weg über Herzogenbuchsee nehmen.

So scheiterte auch der Versuch, nach der Einstellung des Postbetriebes über den obern Hauenstein, den Verkehr auf den untern zu lenken. Nicht besser erging es dem zweiten Kursprojekt, das eine direkte Verbindung zwischen Aarau und Freiburg über Solothurn herstellen wollte. Die Anregungen dazu gingen auf die Konferenzen von Murten und Bern zurück. Nachdem bereits die Diligence auf der Strecke Aarau-Solothurn kursierte, beabsichtigte man über Aarberg nach Freiburg einen Eilwagen einzurichten. Von Anfang an war man sich jedoch bewußt, daß der geplanten Fortsetzung Schwierigkeiten bereitet würden, weil die beiden Kantone durch bernisches Gebiet getrennt sind. Gleich bei der ersten Anregung stellte Bern diesem Vorhaben, in richtiger Erkenntnis der Gefahren für sein Regal, alle erdenklichen Hindernisse in den Weg, um dadurch nicht einen wichtigen Anteil am Transit zu verlieren. Es mußte denn auch Freiburg nach Solothurn berichten:[3]) „Nous avons épuisé tous les moyens qui étaient en notre pouvoir pour amener l'administration générale des postes de Berne à établir pour son compte, ou à compte à demi, ou enfin nous abandonner la facilité d'établir pour notre compte un service pour les voyageurs entre Fribourg et Soleure par Aarberg. Tous nos efforts ayant echoués et cette administration s'étant prononcée d'une manière très positive, qu'elle n'y consentira jamais ...."

[1]) R. M. 1835, pag. 2134.
[2]) P. A. Bd. IV und R. M. 1834, pag. 1494.
[3]) P. A. Bd. IV.

Freiburg gab jedoch die Hoffnung nicht auf; 1835 regte es noch einmal die Errichtung eines Kurses an. Die solothurnische Postkommission wandte sich auch an Direktor Dolder, um seine Ansichten darüber zu erfahren. Er war aber aus dem Grunde für eine solche Idee nicht zu haben, weil zweckmäßige Anschlüsse von Freiburg aus auf der Rückfahrt nach der östlichen Schweiz durchwegs fehlten. Dagegen erachtete Dolder eine Verbindung mit Neuenburg als vorteilhaft. Allein Solothurn trat auf diese Anregung nicht näher ein, offenbar war es sich bewußt, daß Bern diesem Plan denselben entschlossenen Widerstand entgegensetzen werde. Weitere Unterhandlungen wurden fallen gelassen; das finanzpolitische Interesse Berns konnte wiederum eine volkswirtschaftlich notwendige Verbindung durchkreuzen.

Weder die Organisation des Botendienstes, noch die Entwicklung des Postwagenverkehrs fanden unter der Betriebsgemeinschaft eine befriedigende Lösung. Während auf der Route Delsberg und Murgenthal große Eilwagen in rascher Fahrt einen bedeutenden Reisendentransport bewältigten, kursierten auf solothurnischem Gebiet zwei schwache, holpernde Diligencen, die bloß dem Lokalverkehr genügen konnten. Unter solchen Umständen blieben Reisefrequenz und Reinertrag stets gering und standen in keinem Verhältnis zu dem, was infolge der geographischen Lage des Kantons hätte erreicht werden können. So wurden z. B. im Jahr 1835 die Postwagen in der Richtung Aarau, Basel, Luzern, nur von annähernd 1000 Personen benutzt, was einen Reinertrag von 1248 Franken abwarf.[1])

Neben den Postverbindungen war noch die Tarifgesetzgebung von besonderer Wichtigkeit. Im wesentlichen erfuhr sie unter der Betriebsgemeinschaft keine Abänderungen; denn auch Aargau suchte durch die Postverwaltung einen größtmöglichen Ertrag zu erzielen. Sie war bloß Mittel zum Zweck. Unter der gemeinsamen Administration nahm Solothurn die Grundsätze des aargauischen Tarifs an, der selber auf der Fischerschen Taxenberechnung aufgebaut wurde.[2]) Der Tarif hatte zwei Zonen; im Innern des Kantons kostete der einfache Brief bis auf fünf Stunden Entfernung zwei Kreuzer, der doppelte vier; alle Korrespondenzen nach Entfernungen von mehr als fünf Stunden im Kanton bezahlten das Doppelte.[3]) Einige Modifikationen wären durch die Zerstückelung

[1]) Die Post beförderte nämlich in diesem Jahre 256 Passagiere nach Aarau, 482 nach Olten, 115 nach Önsingen, 14 nach Egerkingen, 5 nach Hägendorf, 10 nach Buchsiten, 28 nach Wiedlisbach und 25 nach Schönenwerd. P. A. Bd. IV. Wie gering der Passagierverkehr war, erhellt schon daraus, wenn man denjenigen zwischen Solothurn und Bern vergleicht. 1834 warf er nämlich einen Gesamtertrag von nur Fr. 4527.16 ab, währenddem derjenige von Bern nach Aarau Fr. 27'004.17 und nach Basel-Belfort Fr. 56'380.06 eintrug. (Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1835.) Vergleiche die Verkehrsstatistik im 6. Kapitel, pag. 239.

[2]) Buser, Schweizerische Posttaxengesetzgebung, pag. 38.

[3]) Buser, Schweizerische Posttaxengesetzgebung, pag. 38.

des bernischen Postarrondissements verursacht worden, indem die neu entstandenen Verwaltungen am Transitertrag hätten höhere Ansprüche stellen können. Der Rechenschaftsbericht des Kleinen Rates von 1833 schreibt aber, daß die Brieftaxen aus Frankreich, der Westschweiz und dem Kanton Bern unverändert blieben, nur die Zeitungen aus diesen Gebieten stiegen erheblich.[1]) Es sollen die Taxen in der westlichen Schweiz dermaßen verteuert worden sein, daß die Zeitschriften von Lausanne allein jährlich 30 Batzen höher zu stehen kamen.[2]) Dagegen wurden die durch den Aargau gelieferten Korrespondenzen aus Deutschland und Italien, sowie die Tagesblätter der Ostschweiz etwas herabgesetzt. Für den Reiseverkehr galt der Grundsatz, daß die Stunde mit 5 Batzen bezahlt werden solle. Die Preise für Solothurn ergeben sich aus nachfolgender Übersicht:[3])

Von Aarau nach Solothurn	4 Fr. 5 Bz.
„ „ „ Bern über Solothurn	7 Fr. 5 Bz.
„ „ „ Basel, Olten oder Rheinfelden	7 Fr. 2 Bz.
„ Solothurn nach Bern	Fr. 3.—.
„ „ „ Lausanne über Bern	Fr. 13.—.
„ „ „ Genf „ „	Fr. 17.—.
„ „ „ Neuenburg	Fr. 8.—.
„ „ „ Freiburg	Fr. 5.50.
„ „ „ Zürich	Fr. 9.—.
„ „ „ St. Gallen	Fr. 17.—.
„ „ „ Schaffhausen	Fr. 10.50.
„ „ „ Luzern über Olten	8 Fr. 1 Bz.
„ „ „ Basel „ „	7 Fr. 2 Bz.

Dabei konnte der Reisende 30 Pfund Freigepäck mitnehmen, währenddem das Übergewicht vom Pfund zu einem Rappen per Stunde oder auf einen Franken des Passagierpreises zu 2 Rappen taxiert wurde.

Wie unter der Fischer'schen Periode, so hatte auch jetzt der Finanzrat die Portofreiheit der Obrigkeit ausbedungen. Da aber vorher dieser Begriff von beiden Seiten anders aufgefaßt wurde und zu vielen Auseinandersetzungen Veranlassung gab, übermachte die aargauische Postdirektion demselben ihr Verzeichnis der Behörden und Beamten, welche für die Korrespondenz die Portofreiheit genießen sollten, mit dem Wunsch ein gleiches auszuarbeiten, um so den Postverkehr erheblich zu erleichtern. Die Staatskanzlei legte dem Kleinen Rat bald ein solches Reglement vor. Nach dessen Genehmigung gewährte man im Kanton Solothurn neunundsechzig Beamtungen die Portofreiheit.[4])

---

[1]) R. B. 1833.
[2]) R. M. 1832, pag. 2616.
[3]) Staatsarchiv Aarau, Aufrichtiger und wohlerfahrener Schweizerbote 1833, Nr. 3.
[4]) R. M. 1833, pag. 1862. Siehe Beilage 6, pag. 277.

Da für das Publikum unter der neuen Verwaltung nicht in alle Gegenden eine raschere und billigere Korrespondenzbeförderung und keine Gelegenheit eines ausgedehntern Reiseverkehrs über solothurnisches Gebiet geschaffen wurde, verhielt es sich den Einrichtungen der aargauischen Postdirektion kritisch gegenüber. Ein Korrespondent im „Solothurner Blatt“[1]) rügt deren Maßnahmen in nachstehendem Artikel folgendermaßen: „Die durch den Oberpostdirektor der Kantone Aargau und Solothurn publizierte Bekanntmachung in betreff der neuen Posteinrichtungen geben mir Anlaß zu folgenden Bemerkungen, welche die solothurnische Postkommission im Interesse der Einwohner des Kantons umsoweniger unberücksichtigt lassen wird, da das Publikum mit Recht eine Erleichterung sowohl in betreff der Preise als auch der nähern und schnellern Kommunikation erwartete, und andererseits zu hoffen war, es würde in den neuen Einrichtungen die so sehnlichst gewünschte und allein ersprießliche Zentralisation des schweizerischen Postwesens wenigstens angebahnt werden, damit nicht erst bei der endlichen Einführung dieses vaterländischen Projekts alles neu gestaltet werden muß. Aus dieser Bekanntmachung ist zu vernehmen, daß ungeachtet der seit dem 1. Jänner getroffenen Abänderungen noch keine direkte Verbindung mit dem Waadtland, Genf, Neuenburg etc. getroffen ist und somit jeder von Solothurn nach oben genannten Bestimmungen reisende Passagier, er mag wollen oder nicht, seinen Weg über Bern nehmen und dort zwei bis drei Stunden verweilen muß. Dieser Zeitverlust in Bern nebst der viereinzweitel Stunden längern Wegesstrecke machen einen Unterschied von sechs bis sieben Stunden aus, welche durch eine direkte Verbindung mit Aarberg und der westlichen Schweiz gewonnen würden.

Ferner würde statt wie die Bekanntmachung der löblichen Postdirektion von Aarau anzeigt, Franken 13.— für zwanzig Stunden, nur Franken 11.— für zweiundzwanzig Stunden nach Lausanne, statt Franken 8.— nach Neuenburg nur 6.— bezahlt werden, wenn nämlich die Taxe von 5 Bz. per Stunde festbleiben soll. Wahrscheinlich würde aber das Postinteresse mehr gefördert, wenn von der Stunde nur 4 Bz. gefordert würden, wovon man sich durch das Beispiel der Luzerner Posten überzeugen kann. Man wird freilich einwenden, der Unterhalt von Kutschen und Pferden für eine Verbindung mit Aarberg veranlasse bedeutenden Kostenaufwand und Bern werde seine Zustimmung versagen. Was die Auslagen betrifft, würden selbe durch häufige Passagiere, die von der östlichen nach der westlichen Schweiz die kürzeste Wegesstrecke vorziehen, gewiß hinlänglich gedeckt; 1460 Passagiere, welches ungefähr vier auf den Tag trifft, würde die Auslage von 5300 L, die Briefe und Pakete nicht mitgerechnet. gewiß wieder einbringen. Dann wird wohl das hochherzige Bern dies Unterneh-

[1]) Solothurner Blatt 1833, Nr. 5.

men auch nicht verhindern wollen, indem es ja bereits seine Diligence sowohl von Bern als Biel nach Solothurn ausgedehnt, und übrigens nach der betretenen Bahn gewiß auch jene Kantönli-Selbstsucht von Bern verschwunden ist, die seine Nachbarkantone früher tief gefühlt.

In der Bekanntmachung von Aarau heißt es ferner: „Diligence über Olten nach Basel." Ist das wohl der kürzeste Weg? Oder ist etwa die treffliche neue Straße über den obern Hauenstein, die mit so großen Unkosten angelegt wurde, unpraktisch zu befahren, oder eine andere Frage, ist es der Postadministration ersprießlicher, statt für 12 Stunden 60 Bz., für 14 Stunden 72 Bz. in Empfang zu nehmen? Das Gerücht geht hier, Basellandschaft fordere ein zu hohes Regal. Wenn es dem also ist, so wird am Ende doch die Regierung von Basellandschaft lieber ihre Forderungen mäßigen, als die Postkommunikation mit seinen eigenen Landesteilen einbüßen. Es geht aber noch ein anderes Gerücht, daß nämlich die Regierungen von Bern und Basel-Stadt ein Verkommnis getroffen, dessen Zweck wäre, alle Vorteile der Postbedienung sich gegenseitig dadurch zuzusichern, daß sie alle Briefe und Valoren von Basel über Delsberg nach Bern und umgekehrt gehen lassen, um stets auf eigenem Territorium zu fahren. Wenn dies mehr als Gerücht ist, so wäre es doch etwas auffallend, daß zwei Regierungen, die im politischen ein ganz entgegengesetztes System befolgen, dagegen zu Ausbeutung ökonomischer Vorteile sich brüderlich die Hand reichen.

Aber nicht nur der Reisende, sondern auch die Korrespondenz würde eine schnellere Beförderung genießen, was gewiß für Handel und Industrie von den wichtigsten Folgen ist. Auch Balsthal fordert mit Recht die Fortsetzung einer Verbindung, die seit Jahrhunderten besteht, die allein natürlich und die nun seit dem 1. Jänner gänzlich abgeschnitten ist. Man denke sich die wirklichen Übelstände für Balsthal, Mümliswil und die umliegenden Ortschaften, deren einige bedeutenden Gewerb treiben. Wenn sie Briefe z. B. nach dem zwei Stunden entlegenen Langenbruck versenden wollen, so müssen diese nach Önsingen gebracht werden, von da gehen sie mit der Post nach Olten, über den untern Hauenstein nach Liestal, von Liestal werden sie dann wieder aufwärts nach Langenbruck durch einen zweispännigen Postwagen spediert, den N. B. nicht die Landschaft, sondern die Stadt Basel führt. Ist das nicht ein Unwesen? Und muß nicht der Reisende ebenfalls dringend die Herstellung dieser natürlichen Kommunikation zwischen Basel und Bern wünschen, da er gewiß lieber nur 18 Stunden über Solothurn zurücklegt als 22 bis 23 Stunden mit einer bedeutenden Mehrausgabe durch das Münstertal.

Noch ein Übelstand der neuen Einrichtungen, welche der Förderung hemmend entgegentritt, ist die lästige und aufs neue erhöhte Taxation der Zeitungsporti. (Dieses soll nur bei jenen Zeitungen der Fall sein, die von der westlichen Schweiz her ein-

treffen. Anmerk. d Red.) Die französischen Zeitungen früher mit L 18.25 jährlich taxiert, bezahlen nun L 36.50, das gleiche Verhältnis hat bei den inländischen Zeitungen statt. Der Staat, dem die moralische Entwicklung seines Volkes am Herzen liegt, wird dem geistigen Verkehr nicht solche Hemmschuhe anlegen. Man werfe einen Blick auf das benachbarte Frankreich, wo alle Blätter literarischen und politischen Inhalts nur einer äusserst billigen Taxe unterworfen sind. Einsender hofft mit vielen seiner Mitbürger diese auffallenden Mängel der neuen Postorganisation werden bald verschwinden und Solothurn von seiner günstigen geographischen Lage einigen Nutzen ziehen; doch das allgemeine Heil im Postwesen, die möglichst schnelle Bedienung des Publikums ohne bedeutende Schmälerung des allgemeinen Postregals erwartet er nur von einer Zentralisation des Postwesens, wodurch allein erreicht wird, daß die kürzesten Straßenstrecken eingeschlagen und die Administrationskosten im allgemeinen viel geringer werden und wo auch der einzelne Kanton dann aufhören muß sein Posteinkommen auf Kosten anderer zu vermehren."

Diese für den Kanton Solothurn nicht vorteilhafte Verkehrsentwicklung übte natürlich auf das finanzielle Ergebnis seiner Posten einen ungünstigen Einfluß aus. Auch jetzt noch sah man diesen Verkehrszweig als Mittel zur Erzielung eines größtmöglichen Reinertrages an. Zwar entwickelte Staatskassier Staub anläßlich der Beratung über die Art und Weise der Verteilung des Gewinnes unter die beiden Stände den Grundsatz „... Solothurn bringt für die Verbindung das Kapital seines Postregals, welches à 4% zinsbar nach dem bisherigen Postpachtzins 4000 Franken für die Summe von 100'000 und von demjenigen, den Fischer-Graffenried für die Zukunft für 6000 Franken antrug, für 150'000 Franken angeschlagen werden kann. Der anteilnehmende Stand bringt dagegen theoretische und praktische Kenntnisse, Erfahrungen und die Mühe der Leitung in die Verbindung. Wenn demnach der Stand Solothurn zu Ausgleichung dieses gegenseitigen Einbringens nicht auf dem vollen Zins seines Kapitals beharrt und ihn zum Beispiel auf 2 oder 1½% herabsetzt, der ihm zum voraus zukommen soll, so dürfte ein solches Verfahren der Billigkeit angemessen sein."[1])

Allein diese Anschauung war nicht die vorherrschende und oft vernehmen wir, daß die Finanzkommission das Postregal „sowohl in Hinsicht auf das Staatsärarium als auch in Bezug auf das Publikum"[2]) beaufsichtigen solle. Der Kleine Rat erwartete nun bestimmt, daß sich unter der Betriebsgemeinschaft mit der Verkehrszunahme ebenfalls der Gewinn erhöhen werde. Den gehegten Hoffnungen entsprachen aber die tatsächlichen Verhältnisse keineswegs. Allerdings rechnete man im ersten Betriebsjahr in-

[1]) R. M. 1832, pag. 1643. — Das betreffende Zitat bei Spielmann, op. cit., pag. 96, Zeile 6 und ff., ist natürlich in diesem Sinne zu berichtigen.
[2]) R. M. 1832, pag. 469.

folge zahlreicher Neuanschaffungen kaum auf einen großen Überschuß. Als dann aber bei den spätern Rechnungsabschlüssen nicht einmal der Pachtzins erreicht wurde, sah sich Solothurn im höchsten Grade enttäuscht und der Große Rat beauftragte die Finanzkommission unverzüglich die Ursachen dieses geringen Ergebnisses zu untersuchen.[1]) Die alleinige Schuld an diesem materiellen Mißerfolg schoben die Behörden auf den Aargau, der nach ihrer Ansicht in allem stets den Interessen Solothurns zuwiderhandelte.

Das finanzielle Resultat bedeutet einen bedenklichen Rückschritt, konnte doch erst im zweiten Jahr der Postgemeinschaft der Pachtzins von 1804 erreicht werden; das folgende Jahr brachte dann den Ertrag, welchen der Staat bereits 1823 von den Fischer enthielt.[2])

Im übrigen fällt bei diesen Rechnungen vor allem auf, daß die Ergebnisse der Zeitungen und Postscheine unregelmäßig angeführt werden. Doch erklärt sich das aus dem Unfug, den man damals mit dem Zeitungswesen trieb. Bei den Postbureaux ergaben sich für die Schweizer Blätter äußerst wenige Abonnenten, obwohl allgemein bekannt war, daß eine große Anzahl gehalten wurde; so bezog man in den Amteien Solothurn und Lebern, Bucheggberg und Kriegstetten nur acht Exemplare des Schweizer Boten, währenddem einige Hundert nach Solothurn kamen. Der Verleger schickte dieselben in geschlossenen Paketen an Buchhändler und Buchbinder, welche sie vertrugen, wodurch der Postverwaltung bedeutende Porti entzogen wurden. Aber sie taten es nicht nur um ihren Gewinn zu erhöhen, sondern ein anderer Umstand erklärt diese Maßnahme näher. In jener Zeit erfaßten die Parteiumtriebe noch das Berufsleben. Auch die Postangestellten konnten sich dem einsetzenden Kampf zwischen Liberalen und Konservativen nicht entziehen, und sie suchten während ihres Dienstes ebenfalls für die gute politische Sache zu wirken. Da die Zeitungen das Propagandamittel ihres Parteiprogrammes waren, glaubten sie dessen Verbreitung, wenn es nicht ihrer Anschauung entsprach, verhindern zu müssen. Das ultramontane „Erneuerte Solothurner Wochenblatt"[3]) beklagt sich, daß untergeordnete Postoffizianten seinen Abonnenten Hindernisse in den Weg legten und Abonnements gar nicht mehr annehmen wollten, was nach zuverlässigen Berichten schon öfters vorgekommen sei. Daher bittet es seine Freunde, von den fehlbaren Beamten einen Verweigerungsschein zu fordern und denselben der Expedition zu übersenden behufs Übermittlung an die Postdirektion; dadurch würden solche „übermütige Paschas" rasch zur Ruhe zu bringen sein. Erfolgten solche Verweigerungen zweifellos von liberaler Seite, dann trieben es die „Schwarzen" womög-

[1]) R. M. 1835, pag. 72, 548 und 553.
[2]) Siehe Beilage 7, pag. 278.
[3]) Erneuertes Solothurner Wochenblatt 1836, Nr. 1 und Baumann, Beitrag zur Geschichte des solothurnischen Zeitungswesen, pag. 97.

lich noch bunter. So reklamiert das „Solothurner Blatt“:[1]) „Die Redaktion des Solothurner Blattes ist schon mehrmals aufmerksam gemacht worden, daß bei Verteilung ihrer Blätter in einigen Amteien ein schändlicher Unterschleif getrieben werde. So wurde uns vor einiger Zeit von Lostorf aus berichtet, daß unsere Umschläge statt mit unserm Blatt, mit Möffeliblättern angefüllt, angelangt seien. Diese Klage über Unterschleif ist auch schon von jeher von vielen Abonnenten im Schwarzbubenlande geführt worden, während unsere Expedition seit Jahren mit der genauesten Kontrolle besorgt wird. Eine solche Schändung des Postverkehrs, wobei die Sicherheit des Eigentums nicht mehr gewährleistet wird, dürfte man in keinem Kanton der Schweiz, in keinem zivilisierten Staat, sondern höchstens bei den Hottentotten antreffen.“ Aus diesem Grunde erschien dann die Versendung in geschlossenen Paketen sicherer, wenn auch dabei das Postregal zu kurz kam.[2])

Waren solche Schädigungen zum Teil durch die Angestellten veranlaßt, so suchte die aargauische Verwaltung selber durch weitere Maßnahmen ihren finanziellen Ertrag auf Kosten Solothurns zu erhöhen. Dazu bot die Verrechnung der Postscheine zwei Jahre lang günstige Gelegenheit. Es mußte nämlich jeder, der einen chargierten Brief oder Wertgegenstand empfing, eine Quittung ausstellen und für deren Auslagen fünf Rappen bezahlen; da aber die Druckkosten nicht so hoch waren, ergab sich ein beträchtlicher Überschuß, von dem für Solothurn gar nichts verrechnet wurde. Erst auf wiederholte Vorstellungen hin erhielt es seinen Anteil, nachdem ihm jährlich 500—600 Franken entgangen waren. Auch bei den Reparatur- und Unterhaltungskosten der beiden Wagen verlangte die Postdirektion stets zu viel. In den ersten fünf Quartalen, wo sie durch den Gebrauch, trotz ihrer schwachen Konstruktion, nicht soviel gelitten hatten, betrugen die Reparaturen über 2000 Franken. Darauf verlangte die Finanzkommission, daß sie künftig in Solothurn vorgenommen werden sollten; und wirklich sanken in den zwei folgenden Quartalen die Auslagen auf nur 300 Franken. Aber ebenfalls im Transitverkehr erstrebte der Aargau stets seinen eigenen Vorteil. In dieser Hinsicht warf ihm Solothurn vor, daß er früher die Korrespondenz nach Basel durch die hiesigen Anstalten transitieren ließ, ohne eine Taxe zu verrechnen. Als man deshalb Reklamationen erhob, schlug er unverzüglich einen andern Weg ein. Dasselbe ergab sich mit den Briefschaften der östlichen Schweiz und dem bernischen Amtspaket, die alle ohne die geringste Vergütung durch solothurnisches Gebiet nach Basel gingen. Die aargauische Verwaltung scheute sich nicht, sogar den Grundvertrag von Balsthal zu verletzen. Nach ihm sollten die für Solothurn bestimmten Postsachen, neben den reinen Auslagen, nur noch das tarifmäßige Transitporto tragen; nun wurde dasselbe

[1]) Solothurner Blatt 1836, Nr. 48.
[2]) R. M. 1835, pag. 1510.

jedoch für den einzelnen Brief zu sechs und vier Kreuzer berechnet, währenddem man Bern und andern Postämtern für die Unze bloß sechs Kreuzer verlangte. Da eine solche gewöhnlich fünf Briefe enthielt, ergab sich eine offenbare Hintansetzung des beteiligten Standes.[1])

Derartige Hintergehungen ließen in Solothurn, das sich durch den Entzug des Transits und den unbedeutenden Ertrag für übervorteilt hielt, gegen seinen Mitinteressenten eine immer wachsende Mißstimmung entstehen. Und es brauchte nur geringfügiger Anlässe, um bei ihm den Wunsch zu erwecken, von der bestehenden Verwaltungsgemeinschaft loszukommen. Den Grund für ihre Auflösung bildeten zwei Vertragsbrüche.

Paragraph 12 des Balsthaler Abkommens bestimmte wörtlich „mit den Nachbarständen Basel, Bern, Freiburg, Neuenburg, Waadt und Luzern werden alle auf die Postverhältnisse des Kantons Solothurn Bezug habenden Verträge und Verabredungen von der Oberpostdirektion des Kantons Aargau und der Postkommission des Kantons Solothurn gemeinschaftlich unterhandelt und abgeschlossen." Diesem Artikel wurde von Seiten Aargaus wiederholt entgegengehandelt.

Zum ersten Mal geschah es durch den mit Basel und Luzern unterhandelten Vertrag vom 14. Februar 1835, wodurch ein Stafettenkurs über Olten nach Italien eingeführt und der Diligencenlauf willkürlich abgeändert wurde. Durch die getroffene Übereinkunft sollte die italienische Korrespondenz wöchentlich dreimal von Basel über Olten nach Luzern durch eine Stafette gebracht werden. Zugleich war eine Verspätung in der Ankunft der Basler Post in Olten vorgesehen, wodurch aber die gewohnten Anschlüsse verfehlt wurden; denn die Diligence von Solothurn fuhr vor der Ankunft derjenigen von Basel in Olten ab, was eine weitere Abnahme der Passagiere und Verspätung der Korrespondenz bedeutete. Zweifellos hätten nun noch mehr Reisende von Basel die Eilwagen durch das Fricktal benützt, infolgedessen wären dem solothurnischen Postwesen wegen des Entzuges von Gebühren neue Nachteile entstanden. Dieser Vertrag, welcher nicht nur ohne Mitwirkung der solothurnischen Postkommission, sondern ohne ihr Wissen abgeschlossen wurde und von dem sie erst Kenntnis erhielt, als schon ein Teil seiner Verfügungen vollzogen war, entzog Solothurn Vorteile und legte ihm nur Lasten auf. Wohl mutete man ihm einen Kostenbeitrag zu, allein an einem allfälligen Gewinn hätte es nicht teilnehmen dürfen.[2]) Von solchen Erwägungen ausgehend, drückte der Kleine Rat bei der Bekanntmachung dieses Abkommens, Aargau sein höchstes Befremden über ein derartiges geheimes Vorgehen aus und verweigerte die Ratifikation.

[1]) P. A. Bd. IV und R. M. 1835, pag. 2130 ff.

[2]) Staatsarchiv Aarau, R. M. 1835, pag. 138, 143, 182 und 186 und Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Aarau, 1835.

Darauf erschien bei der Finanzkommission Oberpostdirektor Dolder, um die etwas gespannten Beziehungen und die entstandenen Zweifel zu beheben. Am Schluß der Verhandlungen versprach er, die strittigen Punkte möglichst zu beseitigen. Als solche galten neben dem italienischen Stafettenkurier, die angesetzte Verspätung der Basler Post, die Entziehung der Zürcher und Basler Briefschaft wegen des zu bezahlenden Transites. Da diese Besorgnisse durch ein ausführliches Schreiben der Postdirektion zum Teil behoben wurden, beschloß der Kleine Rat am 15. März 1835 „dem fraglichen Traktat kann von Seiten des Standes Solothurn die Genehmigung dermalen noch nicht erteilt werden, einstweilen will der Kleine Rat aber den getroffenen Estafettalposteinrichtungen kein Hindernis in den Weg legen."[1]) Dem Posthalter in Olten erteilte die Finanzkommission den Auftrag, den neu errichteten Kurs, — der zwar bald wieder abgeschafft wurde — nicht anzuerkennen. Von dieser Verfügung erhielt der Oberpostdirektor erst später Kenntnis, was daraus hervorgeht, daß er am 28. Oktober, als er Amanz Frei das Aufhören dieser Einrichtung auf den 8. November anzeigte, demselben Vorwürfe machte, dieser Stafette keine Sendungen übergeben zu haben und dann schließt: „infolgedessen fordern wir Sie auf, die Weisung der Regierung entweder im Original oder in Abschrift uns einzusenden und künftighin dergleichen Zumutungen, welche Nichtbefolgung von Aufträgen, welche Sie von Ihrer Oberbehörde in Dienstsachen der Post erhalten haben, betreffend abzuweisen." Dies ist zweifellos ein sonderbarer Befehl in den gegebenen Verhältnissen, wo Solothurn den Vertrag nicht anerkannte.

Die Eintracht war jedoch von kurzer Dauer. Ein zweiter Vertragsbruch erfolgte, als am 6. November 1835 zwischen den Oberpostdirektoren der Stände Aargau und Bern die Protokollverhandlung abgeschlossen wurde, ohne daß Solothurn von den Besprechungen in Kenntnis gesetzt worden wäre. Da die stattgefundenen Konferenzen zwischen den interessierten Behörden kein annehmbares Resultat erzielten, und die Verträge nicht ratifiziert wurden, erachtete es Dolder für angemessener, wenn möglich allein die gegenseitigen Angelegenheiten zu regeln. Zwar meldete er noch im Laufe des Sommers 1835, daß er im Namen des Standes Aargau mit Bern über den Abschluß einer Postübereinkunft zu unterhandeln habe und lud die Finanzkommission ein, diesen Anlaß zu benützen, um auch in betreff der solothurnischen Postverbindungen mit Bern endlich einen Vertrag abzuschließen; sei es, daß man ihm Deputierte beigebe oder ihm selbst die erforderlichen Instruktionen erteile. Die Kommission stattete dem Kleinen Rat darüber Bericht ab, doch er trat auf denselben nicht ein und so konnte sie mit Bern keine neue Unterhandlung einleiten. Im Kleinen Rat fiel bei dieser Gelegenheit die Bemerkung, daß es

[1]) R. M. 1835, pag. 889.

notwendig wäre, nicht nur die Gesinnung der Postverwaltungen von Bern und Basel zu kennen, sondern auch zu bewirken, daß dieselben mit Aargau keine den solothurnischen Verhältnissen nachteiligen Verabredungen treffen möchten. Aus diesem Grunde ersuchte die Finanzkommission Ratsherrn Scherer, mit den Behörden von Basel in Verbindung zu treten und Großrat Fröhlicher-Glutz sich nach Bern zu begeben. Die Folgen dieser Maßregeln waren, daß wenigstens in Bern Direktor Dolder, dem bei seiner Durchreise der Beschluß des Kleinen Rates bekannt gegeben worden war, damals zu keinem Abschluß gelangte.[1]) Während dessen wurde die Korrespondenz wegen der übrigen bekannten Rechnungsdifferenzen und der Anstände mit dem Stafettenkurs fortgesetzt, als am 11. November 1835 ein Schreiben von Aarau mit der Abschrift der Protokollverhandlung eintraf, welche die Postverhältnisse mit dem Kanton Solothurn regelte. Es war nämlich Dolder gelungen, durch neue geheime Besprechungen in Bern, am 6. November zwei Abkommen abzuschließen. Das eine war eine Postübereinkunft zwischen beiden Verwaltungen, das andere enthielt die rechtlichen Grundlagen für einen mit Solothurn später einzugehenden Vertrag.[2]) An den stattgefundenen Beratungen hatten die solothurnischen Behörden nicht nur keinen Anteil genommen, sondern sie blieben ihnen bis zu deren Mitteilung unbekannt. Die Finanzkommission nahm zu diesem Aktenstück in einem Bericht an den Kleinen Rat folgendermaßen Stellung:[3]) „... Merkwürdig ist der Schluß dieser Verhandlung, welcher lautet: Gegenwärtige Protokollverhandlung, wodurch die Vertragsverhältnisse mit dem Kanton Solothurn geregelt und welches Fundament der Definitivvertrag abgeschlossen werden soll, wird der Genehmigung der tit. Oberpostbehörden der Kantone Bern und Aargau unterstellt, sowie auch der solothurnischen Postkommission Mitteilung davon zu geben ist, ward aufgenommen etc.". Also ohne Wissen und Einwilligung der hiesigen Behörden werden die Postverbindungen mit Bern geregelt; auf diese Regulierung muß als dessen Fundament der Definitivvertrag abgeschlossen werden, wenn auch die hiesigen Behörden nicht dazu stimmen und dessen ungeachtet wird diese Verhandlung nur der Ratifikation der bernischen und aargauischen Postbehörden unterstellt, indem der hiesigen Postkommission als der eigentlich beteiligten Behörde nur Mitteilung gemacht werden soll. In diesem Benehmen Aargaus, welches nicht nur die Interessen des Kantons Solothurn im höchsten Grad, sondern auch alle Achtung gegen einen in Postsachen verbündeten Mitstand verletzt, findet die Finanzkommission nebst einem argen Mißbrauch der bestehenden Vertragsverhältnisse auch einen offenbaren Bruch des Vertrags selber.

---

[1]) R. M. 1835, pag. 2131 ff.
[2]) Staatsarchiv Aarau, R. M. 1835, pag. 613.
[3]) R. M. 1835, pag. 2131 ff.

Wenn nun schon die Formalitäten dieser Protokollsverhandlung so erniedrigend für den Kanton Solothurn, so sind nicht weniger dessen Interessen dabei gefährdet; denn:

1. Ist eine neue Verständigung wegen des Durchpasses der Diligence durch das Bipperamt vorbehalten worden.
2. Die direkte Verbindung der Postbureaux Balsthal und Schönenwerd mit jenen des Kantons Bern ist aufgehoben und daher für diese Ortschaften eine Verspätung der Korrespondenz von 24 Stunden bewirkt.
3. Die unmittelbare Verbindung mit Aarburg ist bestätigt.
4. Für den Transit der von und nach den bernischen Bureaux: Langenthal, Burgdorf und Herzogenbuchsee, Kirchberg etc. bestimmten Briefe ist nur eine Aversalsumme von 200 Franken jährlich bestimmt, welche wenigstens auf 400 hätte gesetzt werden sollen.
5. Endlich ist der Art. 7 über diese Aversalsumme so abgefaßt, daß dadurch eine Verbindung der bernischen Diligence über Aarburg und Olten nach Basel zum Nachteil der hierseitigen Anstalten begründet werden könnte.

Ist nun durch diese Darstellung dargetan, daß einerseits der Vertrag vom 12. Heumonat 1832 § 12 gröblich verletzt und andererseits noch überdies die Interessen der hierseitigen Postangelegenheiten bedeutend hintangesetzt worden sind, so zeigt sich das Bedürfnis und der Wunsch, eine Verbindung aufheben zu können, die täglich mehr zu neuen schwierigen und unangenehmen Kollisionen führt und endlich bei längerem Zuwarten eine gänzliche Umgarnung des hiesigen Kantons befürchten läßt."

Für den Beginn von Auflösungsverhandlungen bot sich sogleich Gelegenheit, da Direktor Dolder in seinem Schreiben, welches die Protokollverhandlung begleitete, den Antrag stellte, für die drei Jahre, während welchen der Verband mit dem Kanton Aargau noch bestehe, sich gegen eine jährliche Entschädigungssumme unter angemessenen Abänderungen des geltenden Abkommens mit dem Kanton Aargau abzufinden, oder Solothurn die Übernahme der Postfuhrwerke und der Pferdeunternehmung gegen Überlassung der Passagiertaxen und der Transportgebühren von Waren anheimzustellen. Dies war der gegebene Anlaß, um eine künftige Aufhebung des Postverbandes mit Aargau anzuregen, unter der Begründung, daß sich die gegenseitigen Interessen zu sehr im Widerspruch befänden. Auf diese Ansicht erwiderte Dolder aber am 5. Dezember[1]) „Eine gänzliche Trennung des gegenwärtigen Postverbandes, wie man es zu wünschen scheine, scheint mir weder tunlich noch ratsam, allein es könnte eine Übereinkunft getroffen werden, ohne den Hauptbestandteilen des Vertrages zu nahe zu treten, wodurch Solothurn in eine unabhängigere Stellung versetzt und dessen Interesse besonders angemessen sein dürfte und wobei alle Kollisionen

[1]) P. A. Bd. IV.

unter den beiden Ständen vermieden werden würden." Zugleich legte er einen Entwurf zu einer neuen Postübereinkunft vor und regte zu dessen Besprechung eine Konferenz an. Der Vorschlag lautete:[1])

„1. Die Paragraphen 1 und 2 des Hauptvertrages von 1832 bleiben als Grundlagen bestehen und die Buchhaltung über das gemeinschaftliche Postwesen in Abänderung des § 3 wird in Solothurn geführt, sodaß der angestellte Buchhalter, der zugleich Vorstand des dortigen Bureau sein soll, auf gemeinschaftliche Unkosten fällt.
2. Die Abrechnungen mit den Postämtern und die Hauptrechnungen werden in Solothurn nach den aufzustellenden Formularen abgeschlossen und ausgefertigt.
3. Alle Verträge, welche das solothurnische Postwesen beschlagen, mit den angrenzenden Postverwaltungen von Bern, Basel und Luzern werden in Gemeinschaft abgeschlossen und unterzeichnet.
4. Die Verbindungen nach und von der ganzen östlichen Schweiz, den deutschen und nordischen Staaten, dem österreichischen Kaiserreich, Rußland, Türkei, Holland, Belgien, England und den überseeischen Staaten und Kolonien, sowohl für Korrespondenzen als Geldsendungen, Valoren und Frachtsätzen geschehen durch die aargauischen Posten, und zwar in dem Sinne, daß denselben alles überliefert und von Aargau ausschließlich empfangen werden soll.
5. Für die Korrespondenzen werden Tax- und Frankaturtarife aufgestellt.
6. In Abänderung des § 4 und 6 des Hauptvertrages, welche ihre Anwendung in dem vorgesehenen Maße nicht haben können, wird angenommen: Als Hauptpostverbindungen zwischen beiden Kantonen in Verbindung mit den Kantonen Bern, Basel und Luzern soll eine tägliche Postdiligence zu 2, 3 und 4 Pferden je nach Erfordernis der Umstände und in demselben Verstand aufgestellt werden, daß dieselbe von Aarau bis Olten und vice-versa dem Kanton Aargau, von Olten bis Solothurn und vice-versa dem Kanton Solothurn zur Last fallen. Nach allgemeinen angenommenen Grundsätzen gehört der Ertrag von Reisenden, welche durch diese Anstalten gehen, jedem Teil ausschließlich, soweit die Unternehmung von Pferd und Wagen auf seinen Kosten läuft. Die Kondukteursbesoldung und ihre Uniformierung geschieht auf gemeinschaftliche Rechnung. Der innere Botenverkehr des Kantons Solothurn fällt diesem Stand anheim, sowie die Aufstellung und Besoldung der benötigten Boten demselben zur Last fällt.
7. Der § 7 des Grundvertrages findet keine Anwendung mehr, da die Postadministration von Bern, welche den Kanton Solo-

[1]) P. A. Bd. IV.

thurn von allen Seiten umgrenzt, den Grundsatz des freien und unmittelbaren Transitpaketschlusses für die Korrespondenz nicht anerkennt und selbst die südwestlichen Kantone keinen Wert darauf legen.

8. Da der Stand Solothurn, sowie der Stand Aargau nach Ausweis Art. 6 die Postfuhrwerke auf eigene Kosten zu bestellen und zu unterhalten haben, so wird man sich über die Übernahme der gegenwärtigen gemeinschaftlichen Fuhrwerke freundschaftlich verständigen.

Die übrigen Paragraphen des Hauptvertrages von 1832 bleiben unverändert."

Die Finanzkommission ließ das Projekt durch die Postkommission mit Zuzug des Postbuchhalters Wirz und Verwalters Frei aus Olten untersuchen. Das Ergebnis der Besprechung legte sie dem Kleinen Rat in einem Bericht vom 14. Dezember vor. Allein derselbe stellte die Beratung darüber ein, ohne einen bestimmten Entschluß zu fassen oder eine Weisung zu erteilen. Da aber am 1. Januar 1836 die Protokollverhandlung in Kraft treten sollte, durfte nicht mehr lange zugewartet werden und die Finanzkommission reichte am 27. Dezember noch einmal einen Rapport über die mit Aarau entstandenen Uneinigkeiten ein.[1]) Derselbe enthält auch die Stellung zu dem vorgelegten Projekt und die Pläne für eine zweckmäßigere Verwaltung des solothurnischen Regals. Dieser Teil hat folgenden Wortlaut:[2]) ... „Im Eingang des gegenwärtigen Berichts hat sich die Finanzkommission angelegen sein lassen, die mit der Oberpostdirektion des Standes Aargau obwaltenden Anstände möglichst zu entwickeln und machte es sich hiemit zur Pflicht, die Gründe vorzutragen, welche eine Unterhandlung auf das Projektfundament mißraten und zwar:

1. Weil der Paragraph 3 bindend fordert, daß die Korrespondenzen, Valoren und Frachtstücke aus der östlichen Schweiz, Deutschland, Österreich den aargauischen Posten und zwar in dem Sinne übergeben werden, daß denselben alles überliefert und von Aargau ausschließlich empfangen werden solle. Durch Annehmen dieses Paragraphen würde Solothurn zu sehr an Aargau gebunden und doch wäre den Beschwerden wegen dem erhöhten Transitporto nicht abgeholfen.
2. Weil laut Paragraph 6 angetragen ist, daß Solothurn die Fahrten zwischen Solothurn und Olten, Aargau aber jene zwischen Olten und Aarau übernehmen solle. Die Annahme dieser Trennung läßt zwei Nachteile für Solothurn befürchten, und zwar einerseits, daß dem Stand Aargau noch besser die Türe geöffnet wäre, das Transitregal Solothurns, sowohl von Aargau, als von den Kantonen Bern und Luzern aus nach dem Kanton Basel sicherer als bisher zu umgehen und andererseits, daß der

[1]) R. M. 1835, pag. 2130 ff.
[2]) R. M. 1835, pag. 2143.

Herr Oberpostdirektor Dolder veranlaßt werden würde, die Baselschen Postbehörden zu vermögen, ihre Diligence nach Olten mit Reisenden nach dem Aargau so zu füllen, daß für dergleichen nach Solothurn kein oder wenig Platz noch übrig bleiben würde.

3. Weil nach gleichem § 6 dem Stande Solothurn auch der Lohn des Boten von Dorneck mit 600 Franken und jener des Önsingerboten mit 80 Franken und aller noch ferner anzustellenden Boten zur Last fallen sollte, dagegen laut § 1 der Stand Aargau nur eine Lastvermehrung von 500 Franken wegen Verlegung des Buchhalters nach Solothurn erleiden würde, welche Vermehrung man schon ohne neuen Akkord nach dem Balsthaler Vertrag hätte verlangen können.
4. Weil überhaupt durch dieses Projekt den obwaltenden Anständen noch nicht abgeholfen wäre. In den Bemerkungen der Postkommission sind zwar auch in dieser Rücksicht die erforderlichen Data aufgenommen, damit wann eine Unterhandlung auf dieses Projektfundament beliebt werden sollte auch dafür Vorsehung getroffen sei."

Hingegen glaubte die Postkommission und übereinstimmend mit ihr die Finanzkommission über die Postverbindung mit Aargau einen doppelten Antrag zu stellen, nämlich:

„a) Zu trachten den Vertrag mit dem Stand Aargau auf freundnachbarlichem Weg oder wenn dieses nicht geschehen kann, durch direkte Aufkündigung gestützt auf den zweimaligen Bruch desselben ab Seite des Standes Aargau so aufzuheben, daß die Trennung mit dem 1. April 1836 eintreten könnte. Oder:

b) Den Postbuchhalter nach Solothurn zu verlegen und die Diligence von Solothurn bis Aarau ganz allein auf Rechnung des hiesigen Standes zu übernehmen, wobei an Kosten lediglich die Beständnis des Postpferdunternehmers, die Reparaturen der Diligence, der Ankauf und die Besorgung der Wagen dem Stand Solothurn zur Last fallen würden, dagegen derselbe die Passagiertaxen und die Übergewichtstaxen der Effekten und der Reisenden zu beziehen hätte.

Allein bei Annahme dieses zweiten Alternativs müßten dann auch die übrigen Anstände (Nichtverrechnung der Postscheine etc.) in Unterhandlungen gebracht werden und möglichst vorteilhaft zu beseitigen gesucht werden.

Wird der erste dieser Anträge angenommen, so wären die Kollisionen mit den Postbehörden Aargaus größtenteils abgeschnitten und die Finanzkommission zweifelt so wenig als die Postkommission, daß man im Stande sei, den Postertrag zu vermehren, selbst auch, wenn man dem Stand Aargau während den 2¾ Jahren noch eine Abfindungssumme jährlich entrichten müßte.

Die in den daherigen drei Lehrjahren gemachten Erfahrungen lassen hoffen, den Postgeschäften nun ziemlich gewachsen zu sein.

Sollte jedoch der Kleine Rat finden, daß der Vertrag von 1832 noch nicht aufgehoben werden könne, so muß die Finanzkommission mit der Postkommission darauf antragen dem zweiten Alternativ die Gutheißung zu schenken, welches zwar die Möglichkeit von fernern Kollisionen mit dem Stand Aargau nicht beseitigt, aber doch in pekuniärer Rücksicht einigen Vorteil darbieten würde. Denn nach den angestellten Berechnungen kann die Passagiertaxe allein per Jahr für den Betrag von 10'130 Franken angeschlagen werden, davon sind abzuziehen:

Die Pferdbeständnis per	6'400 Fr.	
Der jährliche Abgang an den Wägen . .	1'000 Fr.	
Die Reparaturen, Lichter etc.	1'000 Fr.	10'130 Fr.
	8'400 Fr.	8'400 Fr.
und es erzeigt sich ein Vorschuß von		1'730 Fr.
Dazu die Hälfte des dem Stand Solothurn abzunehmenden Gehaltes des nach Solothurn zu verlegenden Buchhalters von		500 Fr.
Die Vermehrung des Ertrages würde betragen jährlich		2'230 Fr.

In der Hoffnung, durch diese Darstellung den Kleinen Rat in den Stand gesetzt zu haben, die Postverbindung mit Aargau möglichst genau beurteilen zu können und in der Erwartung, in deren Betreff eine bestimmte zur Richtschnur dienende Weisung bäldest erhalten zu können, hat die Finanzkommission noch beizufügen, daß sie außer Stande ist, bei den Postverwaltungen von Bern und Basel irgend einen direkten oder indirekten Schritt zu tun, bevor die Stellung entschieden ist, welche dabei beobachtet werden muß und die Verhältnisse überblickt werden können, welche erzielt werden sollen."

Nachdem der Kleine Rat durch den Bericht der Finanzkommission über die Postverhältnisse einläßlich unterrichtet wurde, beschloß er in der Sitzung vom 27. Dezember 1835, den Vertrag vom 12. Heumonat 1832 entweder freundschaftlich oder durch Kündigung aufzuheben.[1]) Die Angelegenheit solle so rasch als möglich erledigt werden und die Finanzkommission wurde ermächtigt „alle diejenigen Einleitungen in dieser Angelegenheit zu treffen, welche sie als die ersprießlichsten für das Staatsärarium und den Kanton erachtet; in den Unterhandlungen mit dem Stand Aargau keine Unterbrechungen eintreten zu lassen, um rasch ein Resultat zu erzielen."[2])

Zu diesem Zwecke legte die Finanzkommission in einem Schreiben vom 9. Januar 1836 der aargauischen Oberpostdirektion

[1]) R. M. 1835, pag. 2147.
[2]) R. M. 1835, pag. 2147 und R. M. 1836, pag. 139.

die gegen sie entstandenen Beschwerden dar, sowie den Wunsch, den Vertrag von 1832 aufzuheben, damit die Verwaltung der solothurnischen Posten vom 1. April an einzig auf Rechnung des Staates erfolgen könne. Am 11. Februar erwiderte Dolder, daß er unter Ratifikationsvorbehalt zu Auflösungsunterhandlungen bevollmächtigt sei, daß jedoch die gegen fremde und benachbarte Administrationen eingegangenen Verbindlichkeiten berücksichtigt werden müssen. Nachdem in der nächsten Sitzung der Finanzkommission die Anstände noch einmal durchbesprochen worden waren, arbeitete diese Behörde ein technisches und juristisches Gutachten aus. Gestützt darauf beschloß der Kleine Rat, das fragliche Abkommen in dem Sinne zu kündigen, daß seine Verbindlichkeit mit dem 30. Juni aufhöre und Solothurn die Verwaltung seiner Posten vom 1. Juli an in eigene Regie übernehme, dagegen aber bereit sei, die Rechnungsdifferenzen je nach dem Verlangen Aargaus entweder an einer Konferenz in gegenseitigem Einverständnis zu erledigen, oder sich dem Entscheid eines Schiedsgerichtes zu unterwerfen.[1]) Als nach erfolgter Aufkündigung Aargau erwiderte, daß er, obwohl er dafür halte, daß von seiner Seite der Vertrag in keinem Falle verletzt worden sei, sich dennoch gütlich zur Lostrennung bereit erkläre, wurden von Solothurn Abgeordnete nach Aarau geschickt, um sich über den Abschluß eines neuen Vertrages, sowie über den Ausgleich der Rechnungsdifferenzen zu verständigen. Ihre Arbeiten hatten vollen Erfolg; schon am 3. Juni war eine neue Übereinkunft zustande gekommen, welche die postalischen Verhältnisse der beiden Kantone regelte.

Ihr zufolge wird die Postgemeinschaft aufgehoben und Solothurn übt mit dem 1. Juli 1836 sein Regal in selbständiger Verwaltung aus. Zugleich übernimmt es sämtliches Material des bisher gemeinsamen Postdienstes, leistet dafür aber eine Entschädigungssumme von 1000 Franken, wodurch alle Rechnungsdifferenzen ausgeglichen und abgetan sein sollen. Ebenso verpflichtet es sich, die zwischen den beiden Ständen mit andern Verwaltungen abgeschlossenen Abkommen anzuerkennen und zu erfüllen. Infolgedessen gilt:

a) In Bezug auf die Ostschweiz, den deutschen und nordischen Staaten, dem österreichischen Kaiserreich, Rußland, Türkei, Holland, Belgien, Großbritannien und den überseeischen Kolonien, hatte die neue Administration alle Korrespondenzen, Geldsendungen, Wert- und Frachtstücke ausschließlich den aargauischen Posten zu überliefern und von ihnen zu empfangen, wobei Aargau nur die wahren Auslagen und das zwischen den beiden Kantonen geltende Transitporto berechnen durfte.
b) Hinsichtlich der Kantone Basel und Luzern sollte die Diligencceneinrichtung zwischen Luzern und Basel mit Verbindung nach Aarau infolge Aufhebung des italienischen Stafettenkurses zu

[1]) R. M. 1836, pag. 498 und K. B. 1836, pag. 112.

folgenden Bestimmungen fortbestehen: Der Abgang in Luzern wurde an den drei italienischen Posttagen Montag, Mittwoch und Samstag auf 2 Uhr nachmittags und an den andern vier Tagen auf 4 Uhr nachmittags festgesetzt, wobei die Wegstrecke bis Olten in sechs Stunden zurückgelegt werden mußte. Die Rückfahrt von Olten nach Luzern erfolgte an den italienischen Posttagen um 9½ Uhr abends und an den andern vier um 12 Uhr nachts und mußte ebenfalls in sechs Stunden gemacht werden. Der Abgang von Basel war an den italienischen Posttagen auf 4 Uhr und an den andern auf 5 Uhr nachmittags bestimmt, währenddem Olten stets um 12 Uhr nachts verlassen wurde. Die Fahrt hatte im Hin- und Herwege in fünf Stunden stattzufinden. Für die Strecke zwischen Luzern und Olten lieferte die luzernische Administration laut Vertrag mit Aargau einen Wagen zu sechs Plätzen; für diejenige zwischen Basel und Olten dagegen die Postverwaltung von Basel einen solchen von wenigstens neun Plätzen. Über die Rangordnung der Plätze wurde bestimmt, daß Basel für Luzern vier zu vergeben hat, die andern vier sind für die Strecke nach und über Solothurn und Bern reserviert. Luzern durfte vier Plätze nach Basel vergeben. Der Passagierpreis betrug, die üblichen Postillonstrinkgelder inbegriffen:

Von Basel nach	Olten und vice-versa	4 Fr. 5 Bz.	
„ „ „	Aarburg und vice-versa	4 Fr. 9 Bz.	5 Rp.
„ „ „	Kreuzstraße und vice-versa	5 Fr. 2 Bz.	
„ „ „	Zofingen und vice-versa	5 Fr. 4 Bz.	
„ „ „	Sursee und vice-versa	7 Fr. 3 Bz.	
„ „ „	Luzern und vice-versa	9 Fr. 1 Bz.	
„ „ „	Solothurn und vice-versa	7 Fr. 3 Bz.	
„ „ „	Bern und vice-versa	10 Fr. 6 Bz.	
„ Luzern nach	Olten und vice-versa	4 Fr. 6 Bz.	
„ „ „	Solothurn und vice-versa	7 Fr. 4 Bz.	

Während Solothurn an diese Postkurse gebunden war, betrieb es mit Beginn des Vertrages die Diligence von Olten nach Aarau allein. Die Fahrt hatte in einem zweispännigen mit den neusten Einrichtungen versehenen Wagen zu erfolgen. Bei einer allfälligen Überfüllung mußte für das Fortkommen der Reisenden durch Beiwagen gesorgt werden. Für diese Leistung bezog es auf der ganzen Route alle Reisegebühren.

Da der Verkehr zwischen den benachbarten Postbureaux zu einer Benachteiligung Solothurns geführt hatte, so war man genötigt, darüber besondere Bestimmungen aufzustellen. Von nun an sollte der Transit der Briefsäcke zwischen beiden Basel und den aargauischen Bureaux Aarburg, Kreuzstraße und Zofingen über solothurnisches Gebiet als Kompensation des Transits der Sendungen zwischen den solothurnischen Bureaux und den bernischen von Burgdorf, Kirchberg, Langenthal, Herzogenbuchsee

und Murgenthal, welche durch aargauische Postanstalten von Olten nach Murgenthal und zurück transportiert werden, angenommen, und daher weder von der einen noch von der andern Seite eine Vergütung verlangt werden können. Für den Transit der Postsachen zwischen Aarau und Liestal und den Transport von Aarau nach Olten und umgekehrt wurde dagegen vom Aargau an Solothurn eine jährliche Vergütung von 100 Franken geleistet.[1])

Somit waren die Differenzen zwischen den beiden Postverwaltungen bereinigt. An Stelle des alten Vertrages trat ein neuer, der am 1. Juli beginnen und bis 1838 dauern sollte. Allein zu seiner Rechtskraft fehlte noch die Genehmigung der gesetzgebenden Behörden. Da nach § 16 der solothurnischen Staatsverfassung alle Verträge mit andern Regierungen vor dem Großen Rat behandelt werden mußten, so war man verpflichtet, mit der Ratifikation noch bis zur nächsten Session des Großen Rates, die Mitte Juni stattfand, zu warten. Er genehmigte ihn denn auch ohne weiteres.[2]) Schwierigkeiten erhoben sich nachträglich von aargauischer Seite. Am 24. Juni meldete nämlich die dortige Regierung:[3]) „daß man sich nicht in der Stellung befinde die endliche Ratifikation zu erteilen, daß diese dem Großen Rat zustehe, welche Behörde nun aber nicht versammelt sei und daß man darauf bestehen müsse, daß die bisherigen Verhältnisse, die nach dem neuen Vertrag mit dem 1. Juli nächsthin ihre Endschaft erreichen sollten, noch bis zum nächsten Zusammentritt des Großen Rates fortdauern; wie man nun hier wieder aber auch bereit sei dem allfälligen Wunsche Solothurns die obwaltenden Rechnungsdifferenzen und Anstände durch ein Schiedsgericht erörtern zu lassen, zu entsprechen." Wenn auch diese unerwartete Haltung die Übernahme der Posten in eigene Verwaltung keineswegs auf die Dauer verhindern konnte, so bedeutete sie immerhin eine unliebsame Verzögerung. Eine solche wollte aber Solothurn nicht mehr eintreten lassen, sondern der Kleine Rat ordnete die Ratsmitglieder Glutz-Blotzheim und Gugger nach Aarau ab, um mit den dortigen Behörden einen Modus vivendi ohne Ratifikationsvorbehalt abzuschließen. Nach der stattgefundenen Aussprache faßte man einen dahinlautenden Beschluß:[4]) „Auf den von den Herren Landesstatthalter Bohnenblust und Regierungsrat Hürner erstatteten Bericht über die gestern mit den löblichen Deputierten des hohen Standes Solothurn gepflogene Konferenz in Postangelegenheiten und auf das vorgelegte Protokoll hat der Kleine Rat beschlossen: Es soll die Übernahme der solothurnischen Posten und die Vollziehung des übrigen Teiles des Vertrages vom 3. Juni 1836 auf solange als provisorischen Modus vivendi erklärt werden, bis der

[1]) Protokoll des Großen Rates von Solothurn 1836, pag. 246 bis 261. Siehe Beilage 8, pag. 279.
[2]) R. M. 1836, pag. 992 und 1013.
[3]) Staatsarchiv Aarau R. M. 1836, pag. 298.
[4]) R. M. 1836, pag. 1080, 1095 und 1110.

tit. Große Rat des Kantons Aargau sich über die Ratifikation oder die Verwerfung des genannten Vertrages wird ausgesprochen haben; im ersteren Fall trete derselbe in volle Rechtskraft und Wirksamkeit, im letztern Falle werde das oben erwähnte vertragsmäßige Schiedsgericht über sämtliche Anstände zwischen beiden Kantonen in Postangelegenheiten entscheiden, bis zu welchem Ende über den Ertrag und die Kosten der solothurnischen Posten von der dortigen Verwaltung getreue und sorgfältige Rechnung werde geführt werden; unter Vorbehalt aller Rechte des Kantons Aargau zu genehmigen."

Am 30. Dezember stimmte der Große Rat der Übereinkunft zu, gestützt auf die vom Kleinen Rat ausgesprochene Überzeugung, „daß unter den gegenwärtigen Umständen der mit Solothurn abgeschlossene Postvertrag für den hiesigen Stand die größten Vorteile darbiete, die später nicht mehr erhältlich gewesen wären und erachtet sich hiemit über die Handlungsweise gerechtfertigt."[1]) Immerhin hatte diese Ratifikation in dortigen Regierungskreisen noch ein Nachspiel, indem sich Regierungsrat Dorer, ein Mitglied der Postkommission, dadurch gekränkt fühlte und seine Entlassung und Befreiung von der fernern Teilnahme an den Regierungs- und Kommissionsgeschäften verlangte.[2])

Zusammenfassend stellt sich die Postgemeinschaft mit dem Aargau als ein Interessengegensatz dar, welcher seine tiefere Begründung in der geographischen Lage und den Aspirationen der Nachbarkantone findet. In den ersten Jahren der Regeneration herrschte noch jener engherzige Geist vor, dessen Tendenz dahin ging, nur dem eigenen Kanton möglichst viele Vorteile zuzuwenden, auch wenn sie zum Schaden anderer errungen werden sollten. Ein Politiker charakterisierte diese Zeit mit den Worten: „wir suchen seit langem eine Schweiz, wir verhehlen es nicht, und finden sie nicht, wir suchen einen staatsrechtlichen Verband und sehen Glieder ohne eine nationale Seele, einzeln zitternd in ohnmächtigen Bewegungen, hier den kräftigen Muskel ohne Sinn, da das helle Auge ohne Arm, weiter den faulen Bauch ohne Herz, dort das warme Herz ohne Nahrung."[3]) Dieser Eigennutz und Mangel an nationaler Gesinnung trat ebenfalls in der Postverwaltung klar zutage. Jede suchte sich auf Kosten der andern zu bereichern und für sich Vorteile zu erschleichen. Die Einsicht, daß auch im Verkehrswesen die lokale Zersplitterung durch eine nationale Zusammengehörigkeit ersetzt werden sollte, war nur selten vorhanden.

Eine derartige Auffassung von den Aufgaben des Verkehrs hatte für das solothurnische Postwesen höchst nachteilige Einwirkungen. Beabsichtigten die anderen Stände schon lange, den Transit auf ihr Gebiet zu lenken, so mußte diese Tendenz umso-

[1]) Staatsarchiv Aarau, R. M. 1836, pag. 434 und 435.
[2]) Staatsarchiv Aarau, R. M. 1836, pag. 316 ff.
[3]) Solothurner Blatt 1833, Nr. 49.

mehr Erfolg haben, wenn sich Solothurn nach Ablauf des Pachtvertrages dazu entschloß, seine Posten einem andern Kanton anzuvertrauen, dessen Interessen den seinigen entgegengesetzt waren. Vermittelst einer gemeinsamen Postverwaltung wollte Solothurn eine vorteilhaftere Verkehrsentwicklung erreichen und namentlich verhindern, daß ihm der interkantonale Korrespondenz- und Reisendentransport entzogen werde. Durch den Abschluß der Betriebsgemeinschaft mit Aargau trat aber gerade das Gegenteil ein; war er doch in verschiedenen Punkten ein direkter Konkurrent der solothurnischen Routen. Hatte Bern ein Interesse, dem obern Hauenstein den Verkehr zugunsten des Delsberger Tales zu entziehen, so war Aargau bestrebt, dem Fricktal und der Murgenthaler Route allen Transit zuzuführen. Bern gelang es, durch Versprechungen an Aargau und den Abschluß eines Übereinkommens mit Basel, den Postbetrieb über den obern Hauenstein lahm zu legen. Aargau hingegen schien anfänglich die Strecke Solothurn-Olten-Aarau zu begünstigen. Als dann jedoch Bern über Herzogenbuchsee einen Eilwagen organisierte, hatte Aarau alles Interesse daran, den gesamten Transitverkehr dieser Einrichtung zuzuwenden, um einerseits den Ertrag nicht mit einem andern Kanton teilen zu müssen und um andererseits die Passagiere von und nach Basel mit seinen Posten befördern zu können. Waren die Interessen Solothurns und Aargaus einmal die gleichen, nämlich bei der Fortsetzung des Jurakurses nach Freiburg und Neuenburg, so wußte Bern die Verwirklichung solcher Absichten durch die hartnäckige Verweigerung des freien Transits zu durchkreuzen.

Auf diese Weise scheiterten die Versuche, den solothurnischen Posten einen Teil des interkantonalen Verkehrs zuzuführen. Immerhin brachte die aargauische Postadministration für Solothurn auch einige Vorteile, die in der Ausgestaltung von Diligencencursen mit lokaler Bedeutung zu erblicken sind. 1825 verkehrte die Post zwischen Solothurn und Bern wöchentlich nur dreimal, acht Jahre später aber täglich; und wurde die Nachrichtenübermittlung während der Verpachtung zwischen Solothurn-Olten-Aarau mittelst eines zwei- bis dreimal kursierenden Boten bewältigt, so wurde sie nunmehr durch eine Kutsche täglich besorgt. Diese Postwagen fielen aber für einen bedeutenden Reisendentransport nicht in Betracht, da die Einrichtungen auf den Konkurrenzstraßen technisch viel besser organisiert waren. Eine weitere Begünstigung ergab sich für Solothurn insofern, daß es anläßlich der stattgefundenen Postkonferenzen mit den andern Ständen in Verbindung kam und bei den besprochenen Angelegenheiten beratend mitwirken konnte, wodurch es in die Behandlung interkantonaler Verkehrsfragen und Vertragsabschlüsse eingeführt wurde.

Diese wenigen Vorteile konnten jedoch keineswegs die überwiegenden Nachteile ausgleichen. Als sich der Interessengegensatz zwischen den beiden Kantonen zusehends verschärfte und

Aargau zum Abschluß von Verträgen schritt, von denen es wußte, daß sie dem ihm anvertrauten Regal nachteilig seien, war es für Solothurn der einzig richtige Ausweg, zur Vermeidung weiterer Kollisionen, die bestehende Betriebsgemeinschaft aufzulösen. Nun erst wurde es ihm ermöglicht, seine Posten, unabhängig von fremden Einflüssen, der wirtschaftlichen Notwendigkeit und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend einzurichten. Das zu erreichende Ziel war, das unter Aargau angefangene, aber gescheiterte Werk weiterzuführen und zu vollenden; also die Einrichtung eines ausgedehnten Botendienstes und der erneuerte Versuch, den Transitverkehr auf seine Poststraßen zu leiten. Dies war die Aufgabe des kommenden Staatsbetriebes.

DRITTER TEIL.

Der reine Staatsbetrieb.

FÜNFTES KAPITEL.

Die Postorganisation im Innern des Kantons.
1836—1849.

Nun standen der Eigenregie keine Hindernisse mehr entgegen. Die Verwaltung wurde am 1. Juli 1836 übernommen und die Nachbarkantone davon in Kenntnis gesetzt. Bei diesem Anlasse regte man zugleich künftige Vertragsverhandlungen an. Bern erwiderte nach Bekanntwerden dieses Entschlusses: „Wir erlauben uns gütigst Ihnen unsern Wunsch darzubringen, daß Sie in der Übernahme und eigenen Verwaltung Ihres Postregals alle diejenige Befriedigung finden mögen, die Sie daraus folgern. Wenn wir uns zu Anfang Ihrer eigenen Postverwaltung willfährig zeigen, unsere Verbindung im jetzigen Bestand zu lassen, so geschieht es in der doppelten Absicht, Sie in den immer mühevollen oft schwierigen Anfängen nicht von dringenden Geschäften abzuziehen und gleichzeitig Ihnen den Beweis von freundschaftlicher Zuvorkommenheit zu leisten. Indessen richten unsere nichtsweniger als gut geregelten Postverhältnisse so ernste Anforderungen an uns gegenseitig, daß wir bedacht sein müssen, dieselben innert kurzer Frist auf einen bessern Fuß zu bringen."[1]) Zugleich anerbot es sich, nötigenfalls Postwagen auszuleihen und einen geschickten Beamten zur ersten Einrichtung der Postverwaltung nach Solothurn zu senden. Letzteres trat darauf nicht ein, weil es befürchtete, in Abhängigkeit von Bern zu geraten, sondern traf die erforderlichen Maßnahmen aus eigener Kraft und Einsicht.

Nach Beschlußnahme des Staatsbetriebes verlangte die Finanzkommission, daß nun eine wirkliche Postkommission bestellt werden solle. Bisher bestand sie nur dem Namen nach, indem einige Fachmänner der Behörde ausschließlich mit diesen Angelegenheiten betraut wurden. Da nun dieselben nicht mehr mitwirken konnten — Ratsherr Scherer war stets krank, der Staatskassaverwalter gestorben und die übrigen Mitglieder, die sich sonst regelmäßig damit befaßten, mit andern Arbeiten überladen — erachtete man die Bildung einer Postkommission als unumgänglich. Der Kleine Rat trat jedoch auf diese Anregung nicht ein, sondern übertrug die Leitung dieses staatlichen Geschäftszweiges ferner-

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Manual der bernischen Oberpostverwaltung vom 25. März 1836.

hin der Finanzkommission. Um bei den Vertragsunterhandlungen mit andern Ständen und den zu treffenden Anordnungen durch die Staatsverfassung keineswegs gehindert zu werden, ermächtigte die gesetzgebende Behörde den Kleinen Rat, bei der Übernahme und Verwaltung des Regals, ohne Befragung des Großen Rates, stets das zu verfügen, was im Interesse des Staates und des Publikums liegend befunden werde.[1])

Nun war es klar, daß einerseits eine aus zahlreichen Mitgliedern zusammengesetzte Kommission einen zu schwerfälligen Apparat darstellte, andererseits aber viel zu beschäftigt gewesen wäre, wenn sie sich mit all den belangloseren Organisationsfragen hätte befassen müssen. Aus diesen Gründen schuf man zum erstenmal die Stelle eines kantonalen Postdirektors, dem besondere Kompetenzen zugewiesen waren. Seine Pflichten wurden folgendermaßen umschrieben:[2])

„1. Dem Postdirektor liegt die Aufsicht über sämtliche Bureaux und Postablagen, sowie über das dazu angestellte Personal ob.
2. Der Postdirektor ist Mitglied und Aktuar der Oberpostverwaltung und besorgt in dieser Eigenschaft die Korrespondenz mit den auswärtigen Postämtern und den Bureaux des Kantons.
3. Die Oberaufsicht über alles Materielle des Postdienstes ist demselben übertragen.
4. Der Postdirektor ist zugleich auch Buchhalter, Kontrolleur und Kassier der Oberpostverwaltung. Als Buchhalter führt er das Hauptbuch und schließt mit fremden und einheimischen Bureaux quartaliter Rechnung ab. Als Kontrolleur ist er verpflichtet, die Kontrolle über die Zusendungen aller Postbureaux zu führen und quartaliter den betreffenden fremden Administrationen eine detaillierte Rechnung über Korrespondenz und Chargégegenstände abzugeben. Ebenso führt er die Kontrolle sowohl über die Postreisenden im Kanton selbst als über jene, die denselben transitieren. Als Kassier hat er die von den Postbureaux des Kantons eingehenden Gelder in Empfang zu nehmen und den auswärtigen Postämtern den ihnen zukommenden Rechnungssaldo auszuzahlen. Ebenso besorgt er die übrigen Zahlungen als Gehalte der Postangestellten, Bureaux-, Kurs- und Fuhrwerkausgaben und die Ablieferung des Reinertrages an die Staatskasse.
5. Über die Verwaltung der Posten hat er vierteljährlich eine Rechnung abzugeben und am Schluß des Jahres eine Generalrechnung einzulegen.
6. Ihm ist die Führung eines Handlungsgeschäftes sowie jegliche Teilnahme an Privatunternehmungen, welche den Postdienst betreffen, untersagt.

[1]) R. M. 1836, pag. 2069 ff.

[2]) P. A. Bd. V. Während der Postgemeinschaft mit Aargau gab es in Solothurn keinen Postdirektor, sondern einen Postverwalter, wie Spielmann op. cit., pag. 96, Zeile 4 irrtümlich annimmt.

7. Für Abwesenheiten hat er jedesmal um Urlaub nachzusuchen.
8. Nebst obigen Verpflichtungen hat er sich allen Obliegenheiten, welche ihm infolge der gegenwärtigen oder spätern Einrichtungen auferlegt werden könnten, zu unterziehen.
9. Für die ihm anvertraute Verwaltung hat er eine dreifache und unbedingte Bürgschaft zu leisten und ist in Eid und Pflicht zu nehmen."

Die Stelle wurde nach vorhergehender Ausschreibung alle 6 Jahre besetzt, wobei der Inhaber stets wiederwählbar war. Als ersten Direktor ernannte man Franz Dürholz. Das übrige Personal konnte in Anbetracht der zahlreich vorzunehmenden Abänderungen nur bis 1837 bestätigt werden; dann aber bestellte man es regelmäßig auf eine Amtsdauer von 6 Jahren.

Das Hauptproblem, dem die Finanzkommission und der Direktor ihre ganze Aufmerksamkeit zuzuwenden hatten, war die Einrichtung einer zweckmäßigen Bedienung der von den Poststraßen abgelegenen Ortschaften.

Schon im ersten Jahr der Staatsverwaltung suchte man den geäußerten Wünschen entgegenzukommen und traf die Anordnung, daß einer jeden Gemeinde eine eigene Ablage für die nach und von dem Orte zu versendenden Postgegenstände bestimmt werde, sofern sie um eine solche nachsuche; daß sie aber gehalten sei, für die Vertragung durch eigene Boten zu sorgen. Um die mit Kosten verbundene Ausführung zu erleichtern, wurde ein Kredit von 500 Franken eröffnet. Dadurch ermöglichte man einigen Gemeinden eine bescheidene Verkehrsverbesserung.[1]) Gestützt auf diese Verfügung, organisierte sich der Postverkehr im Innern des Kantons in nachstehender Weise:

Der Bieler Kurier bediente wöchentlich dreimal die Dörfer Selzach, Bettlach und Grenchen. Seine Ablage hatte er in den dortigen Wirtshäusern. Die Ortschaften Bellach, Langendorf, Oberdorf, Lommiswil und Rüttenen besorgte in der Woche zweimal eine Botin, die als Lohn vom Brief zwei Rappen erhielt. Nach Feldbrunnen, Niederwil, Günsberg, Flumenthal ging ein Landjäger. Von allen diesen Gemeinden kamen aber auch täglich Leute nach Solothurn, welche dann die an ihre Adresse und für Bekannte angelangten Sachen auf dem Postbureau abholten. Die Stadt selbst besaß einen eigenen Briefträger. Er versah seinen Dienst täglich einmal, aber nur innerhalb der Stadtmauern. Die Bewohner extra muros, die dennoch zum Stadtbezirk gehörten, erhielten die Post durch einen Landjäger. Als dann den Polizisten das Brieftragen untersagt wurde, hatte die Stadtgemeinde auf eigene Kosten einen Boten anzustellen. Seit 1837 war Heinrich Meister Facteur, der sich durch seinen köstlichen Humor unter dem Namen „Postheiri" weit und breit bekannt macht.

[1]) R. M. 1836, pag. 2016 ff.

Auf dem Bureau in Solothurn empfingen ferner vier Landjäger die Postsachen der Gemeinden des Bucheggberges und von Kriegstetten. Für ihre Mühe bezogen sie neben den üblichen 2 Rappen per Brief eine jährliche Gratifikation von 4 Franken. Balsthal und die Klus erhielten die Briefe jeden Morgen um 8 Uhr durch den Önsinger Boten. Die zu versendenden Korrespondenzen empfing er jeden nachmittag um 4 Uhr auf dem Bureau in Balsthal und übergab sie in Önsingen der vorbeifahrenden Diligence. Mümliswil erhielt einen eigenen Boten, der die Postsachen täglich auf dem Bureau in Balsthal abholte. Während die Gemeinden Holderbank, Matzendorf und Laupersdorf wöchentlich einmal von einem Landjäger bedient wurden, besorgte das Postbureau von Egerkingen zweimal in der Woche die Dörfer Kestenholz, Wolfwil, Nieder- und Oberbuchsiten. In Hägendorf wurde auf den 1. Juni 1837 eine Ablage errichtet. Deren Vorsteher hatte täglich nach Rickenbach, Wangen und Kappel und dreimal wöchentlich nach Gunzgen und Fulenbach zu gehen. Trimbach unterhielt einen eigenen Boten nach Olten. Hauenstein, Iffenthal, Wisen, Winznau, Starrkirch, Dulliken wurden wöchentlich zweimal vom Postamt Olten entweder durch die Landjäger oder sonstige Vertrauenspersonen besorgt. In die andern Ortschaften vertrugen zwei Landjäger und ein Bote von Schönenwerd die Postsachen; nach Kienberg ging bloß einmal ein Polizist. Somit besaßen die Gemeinden, die an der Gäuer-Diligencenroute lagen, einen ziemlich guten Vertragungsdienst, und mit Recht schrieb jener Wanderer im Sackkalender eines Schwarzbuben: „Am folgenden Morgen setzte ich meinen Weg zum Freunde fort, das Gäu hinunter; ich wandelte auf einer gut bebauten Straße, sah Gast- und Schenkhäuser hübsch in Masse, in jedem Dorf ein Postbureau und dachte es muß ein wahres Glück sein zwischen Solothurn und Olten zu wohnen."[1])

Die Orte der Amtei Dorneck-Thierstein, welche an der Straße von Balsthal nach Dornach liegen, bezogen ihre Korrespondenzen immer noch zweimal in der Woche von Basel und Balsthal. Zu den weiter abgelegenen ging von Breitenbach und Dornach aus ein- bis zweimal ein Landjäger. Da aber eine solche Einrichtung diesem Kantonsteil nicht genügte, erachtete die Finanzkommission folgenden Plan als zweckmäßig; es sollte nämlich den einen Tag von Balsthal aus über den Paßwang nach Basel und den andern von dort zurück ein zweispänniger Kurierdienst mit einem char à banc zu zwei bis drei Plätzen kursieren. Demzufolge würden in Breitenbach und Dorneck Postablagen errichtet, von wo aus dann das Leimenthal und die Berggemeinden durch je zwei Boten dreimal in der Woche hätten bedient werden können. Ihnen hätte der Rat ein kleines Honorar bezahlt, im übrigen wäre die gewohnte Vertragsgebühr hinzugekommen.[2]) Allein der Kleine Rat geneh-

[1]) Solothurner Blatt 1840, Nr. 12.
[2]) Protokoll der Sitzungen der Postkommission 1837.

migte diesen Vorschlag nicht, sondern gestattete 1839 Mümliswil, Breitenbach und Dorneck bloß die Errichtung von besondern Ablagen. Für die Besoldung der drei Posthalter von je 50 Franken und die Bestreitung der Auslagen für die Bureaux, jedes zu 40 Franken, wurde ein Gesamtkredit von 270 Franken eröffnet. Zugleich ermächtigte der Rat die Finanzkommission, zur Verbesserung des Botenverkehrs in allen Kantonsteilen die Landjäger im Einverständnis mit den Polizeibehörden gegen angemessene Besoldung zu verpflichten, den Botendienst zu versehen.[1])

Diese versuchte aber, die ihr gestellte Aufgabe von einem andern Gesichtspunkt aus zu lösen; denn sie vertrat wie der Amtmann von Dorneck die Auffassung, „daß die Briefe und Pakete durch Landjäger vertragen zu lassen, ebenfalls nicht angehe, da diese nicht immer gleichmäßig, wegen ihrer sonstigen amtlichen Verpflichtungen, ihre Touren in die Gemeinden machen können, auch ohnedies ziemlich große Bezirke haben, was sie hindert, in der Woche mehreremale an denselben Ort zu kommen." Um den Verkehr zwischen den Postbureaux und den von denselben abgelegenen Ortschaften dennoch zu erleichtern, wurde am 7. Januar 1840 eine Verordnung über Einführung eines regelmäßigen und gewährleisteten Botendienstes erlassen. Nach ihr konnte auf Verlangen einer angemessenen Anzahl von Kirchgemeinden im gleichen Bezirk für dieselbe eine wöchentlich zweimalige Postverbindung durch eigens dazu bezeichnete Boten geschaffen werden. Das gleiche Recht wurde nach deren Einführung jeder auf dem Botenwege gelegenen Ortschaft zuerkannt. Wollten die Gemeinden aber einen solchen Dienst, so hatten sie auf eigene Kosten und Verantwortung eine Postablage einzurichten, einen Posthalter zu bestellen und für die regelmäßige Vertragung der Gegenstände in ihrem Bezirk besorgt zu sein, wogegen der Staat die Boten zu ernennen und zu besolden gehabt hätte. Letztern übergab man die Briefe und Wertgegenstände von den Bureaux zu den Ablagen zum Vertragen. Die Valoren von über 50 Franken sollten vom Versender oder Empfänger entweder selbst oder auf eigene Kosten zum Bureau getragen oder vom Empfänger auf die Anzeige des Boten, daß sich dergleichen vorfinde, abgeholt werden.[2])

Dieser Verordnung war ein äußerst geringer Erfolg beschieden. Nur eine kleine Anzahl von Gemeinden ergriff die Initiative und konnte sich zur Errichtung von Postablagen entschließen. Nämlich Selzach (1842), Kriegstetten (1845), Nennigkofen (1846, wurde jedoch bald wieder aufgehoben) und Bettlach (1847). Als in derselben Zeit die Botendienst-Unternehmer Begle in Liestal in einer Zuschrift das Anerbieten stellten, zwei oder drei Ortschaften von Dorneck an bis Langenbruck durch ihre Fußboten bedienen zu

[1]) R. M. 1839, pag. 925 ff.
[2]) Solothurner Kantonsblatt 1840, pag. 3, 4, 5. Siehe Beilage 9, pag. 284.

lassen, wenn dort Ablagen errichtet werden sollten, trat der Regierungsrat nicht darauf ein, sondern beschloß:[1])

„1. Es solle für die Gemeinden Fehren, Himmelried, Nunningen, Zullwil, Meltingen, Gründel, Bärschwil und Kleinlützel nach Verordnung vom 7. Januar 1840 ein doppelter Botendienst eingeführt werden, und zwar, daß der eine Bote zweimal wöchentlich von Breitenbach aus die Ortschaften Schindelboden, Himmelried, Rodries, Nunningen, Zullwil, Meltingen und Fehren bedienen würde, während der zweite von Breitenbach aus seine Kurse über Büsserach, Erschwil, Gründel, Bärschwil, Nieder- und Oberhuggerwald und Kleinlützel ebenfalls wöchentlich zweimal zu vollziehen hätte.

2. Jedem der beiden Boten wird eine jährliche Besoldung von 70 Franken aus der Postkasse bestimmt, dazu alljährlich eine Postjacke und alle zwei Jahre ein Mantelkragen.

3. Nach dem Neuhüsli sollen die Briefe womöglich regelmäßig durch Landjäger vertragen werden gegen Bezug der Posttaxen zu ihren Handen."

Alle übrigen Gemeinden des Kantons zogen es vor, fernerhin durch Landjäger bedient zu werden, weil sie die Verantwortung und die finanziellen Lasten nicht zu übernehmen gewillt waren.

War der Versuch einer bessern Bedienung der Gemeinden mißglückt, so gestaltete sich die Tarifgesetzgebung weit günstiger. Bisher wurden die Postsachen nach den aargauischen Taxen bezahlt, die ihrerseits auf der alten Fischer'schen Berechnung beruhten. Nun versuchte man, mittelst Verbilligung den Verkehr mit der Post zu erleichtern, um infolge einer größern Benützung derselben der Allgemeinheit und dem Staat durch höhere Einnahmen entgegenzukommen. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, setzte die Finanzkommission am 22. Mai 1841 für Wertgegenstände und Frachtstücke nachstehenden Tarif fest:[2])

„Von jedem Valor von 100 Fr. oder Frachtstück von 2 Pfund werden 6 Kreuzer und von jedem Mehrbetrag von 100 Franken oder 2 Pfund 2 Kreuzer mehr bezahlt. Beträge unter 100 Fr. oder 2 Pfund werden zu 100 Fr. oder 2 Pfund berechnet.

Von den Valoren und Frachtstücken sollen Empfangsbescheinigungen ausgestellt werden, wofür von jedem 2 Kreuzer zu bezahlen sind.

Eingeschriebene Briefe werden wie ein Valor von 100 Fr. taxiert und deren Empfang bescheinigt."

Die Taxen für Briefe und Druckschriften regelten sich nach der Verordnung vom 24. Dezember 1842, die auf den 1. Januar 1843 in Kraft trat:[3])

---

[1]) R. M. 1847, pag. 337.
[2]) Solothurner Kantonsblatt 1841, pag. 64.
[3]) Solothurner Kantonsblatt 1842, pag. 63.

„Umschläge (Plis), Schriften von größerem, wenigstens Oktavformat ohne Wertangabe enthaltend, für die Entfernung bis auf 5 Stunden per Stück zu 6 Kreuzer; über 5 Stunden per Stück zu 8 Kreuzer.

Einfache Briefe mit anhängenden oder eingeschlossenen erkennbaren Mustern für die Entfernung bis auf 5 Stunden per Stück zu 4 Kreuzer; über 5 Stunden per Stück zu 6 Kreuzer.

Druckschriften unter Kreuzband als in die Kategorie von Frachtsätzen gehörend durch den ganzen Kanton per Lot mit 2 Rappen, jedoch per Stück wenigstens mit 2 Kreuzern. Im Frankaturfalle nach dem Auslande sind nur diese Taxen den fremden beigefügt zu erheben oder auswärtigen Auslagen beigezählt zu beziehen."

Durch diesen Tarif erzielte man trotz der Herabsetzung eine Mehreinnahme, sodaß sich der Regierungsrat entschloß, auf den 1. Januar 1847 anstelle dieses Zonentarifs eine Einheitstaxe festzusetzen. Demzufolge erhob man im ganzen Kanton vom abnehmenden bis zum ausgebenden Bureau dieselbe Gebühr und zwar:

für den einfachen Brief	2 Kreuzer
für den doppelten Brief	4 Kreuzer
für die Unze	8 Kreuzer

Plis, worin Schriften von größerm, wenigstens Oktavformat und ohne Wertangabe enthalten sind, zu 6 Kreuzer. Einfache Briefe mit angehängten oder eingeschlossenen erkennbaren Mustern per Stück zu 4 Kreuzer.[1])

Mit dieser Tarifpolitik erleichterte der Staat den Verkehr in weitgehendem Maße. Aber noch blieb die Frage des Fußbotendienstes ungelöst. Aus allen Gemeinden wurden die Beschwerden über unregelmäßigen Postverkehr immer lauter und das Verlangen, daß der Staat von sich aus und auf seine Kosten eine geregeltere Postboteneinrichtung treffen solle, immer dringender. Andererseits zeigte sich mit der Einführung des neuen Betreibungsgesetzes die Notwendigkeit, in der Verordnung von 1840 gewisse Bestimmungen zu revidieren. Den Landjägern wurde nunmehr die Vertragung von Postsachen aufs strengste untersagt. Das Finanzdepartement mußte wiederholt untersuchen, ob nicht der Staat selbst die Einrichtung von Postablagen in den Gemeinden, wo es das Bedürfnis erforderte, übernehmen oder Beiträge hiefür an die Betreffenden leisten sollte. Man kam aber allgemein zu der Überzeugung, daß die Vorteile, die man einzelnen Ortschaften einräumen würde, nur zu einer neuen Vermehrung von Klagen über Unregelmäßigkeit im Postverkehr führen müsse. Als dann 1848 von zahlreichen Dörfern des Kantons eine Petition zur Errichtung eines Botendienstes an den Regierungsrat gelangte, kam er den Gesuchen entgegen und erhob zwei vom Finanzdepartement eingereichte Ent-

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1846, pag. 13.

würfe zu Beschlüssen. Nämlich eine Verordnung zu einer Fußboteneinrichtung und eine neue Regelung über die Taxation der Briefe, Waren und Gelder.[1])

Also führte man nun zur Beförderung der Postgegenstände nach jedem Dorf eine wenigstens zweimal wöchentliche Botenverbindung, sowohl mit andern Gemeinden, als auch mit einem Postbureau ein. Die Boten wurden jetzt von der Regierung besoldet und auf die Dauer von zwei Jahren angestellt. Sie vermittelten den Verkehr vom Postbureau zur Ablage. In der Regel sollte jede Ortschaft eine solche erhalten. Die Postablaghalter bezahlte ebenfalls der Staat. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Kontrolle der Boten, Taxierung der Briefe und Vorbereitung des Verteilungsdienstes. Die Vertragung der Korrespondenzen im Umkreis der Ablage hatte durch Briefträger zu erfolgen, welche von der Gemeinde bestellt und bezahlt werden mußten. Für den Transport von einem Bureau auf eine Ablage, oder umgekehrt, forderte man keine besonderen Gebühren.

Zugleich unterzog die Regierung die Taxen in dem Sinne einer Revision, daß sie auch für Plis und Briefe mit Mustern einen Einheitstarif aufstellte.

Diese Beschlüsse wurden sofort durchgeführt. Um die Verwaltung übersichtlicher zu gestalten, teilte man das Kantonsgebiet in 12 Postkreise und 19 Botenbezirke ein. In zahlreichen Gemeinden mußten Ablagen errichtet und Boten angestellt werden. Zur Bestreitung der Mehrauslagen bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 3'500 Franken. Als die beiden Verordnungen vollzogen waren, erhielt Solothurn einen Fußbotendienst, der es ermöglichte, daß alle Dörfer, auch die von den Poststraßen entfernt liegenden, doch wenigstens zweimal in der Woche regelmässig und sicher bedient wurden.[2])

Weder die Verpachtung noch die Postgemeinschaft mit Aargau brachten eine den Bedürfnissen entsprechende Briefvertragung im Innern des Kantons. Im 18. Jahrhundert waren die meisten Ortschaften vollständig auf die zufällige Nachrichtenübermittlung angewiesen. Erst nach 1750 ermöglichten der Dornacher und Schönenwerder Bote den betreffenden Gemeinden einen regelmäßigen Briefverkehr. Dieser Botendienst erfuhr in der Mediation insofern eine Verbesserung, als auch die Gegend von Balsthal einen eigenen Boten erhielt.

Unter der aargauischen Verwaltung wurde die Dornacher Post zweckmäßiger organisiert und in einigen Gemeinden des Gäus eine Verteilung der Korrespondenzen eingerichtet. Aber noch immer konnte in zahlreichen Kantonsteilen die Post nur infolge zufälliger Übermittlung durch Vertrauenspersonen bezogen werden, die je-

---

[1]) Siehe Beilage 10, pag. 285.

[2]) Vergleiche die Übersicht der Fußboteneinrichtung in der Beilage zum Rechenschaftsbericht 1847/48.

doch besonders entschädigt werden mußten, was wieder das Porto erhöhte.

Dem Staatsbetrieb blieb es vorbehalten dieses Problem in befriedigender Weise zu lösen. Führten die einzelnen Ortschaften gewährten Verkehrsverbesserungen nicht zum Ziel, so setzte man in den Versuch, die Errichtung von Postablagen der Initiative der Gemeinden zu übertragen, umso größere Erwartungen. Allein die damit verbundenen hohen Kosten — der Staat besoldete ja nur die Boten — sicherten dieser Verordnung von Anfang an einen Mißerfolg. Erst als sich der Staat dazu entschloß, die ganze Organisation und die Auslagen zu übernehmen, konnte ein zeitgemäßer Vertragungsdienst erreicht werden. Von ihm schrieb der Postdirektor mit Recht: „Wenn er schon nicht günstiger gelegenen und eigentlich Handel treibenden Kantonen zur Seite gesetzt werden kann, so darf er doch jenen, die gleiche Lage und gleich belebten Verkehr und Handel genießen, vorgezogen werden.“[1])

[1]) P. A. Bd. V.

SECHSTES KAPITEL.

Die postalischen Beziehungen zu den Mitständen.

1836—1849.

Mit dem Beginn der staatlichen Verwaltung der Post mußte die solothurnische Finanzkommission darnach trachten, mit den andern Kantonen in Vertragsunterhandlungen zu treten, um einen gegenseitigen, den Bedürfnissen entsprechenden Postverkehr einrichten zu können. Das wesentlichste Ergebnis solcher Zusammenkünfte bestand in der Organisation der interkantonalen Diligencenkurse. Da aber bei den jeweiligen Konferenzen mehrere Parteien zusammentraten, die oft die verschiedenartigsten Interessen verfochten, war das Resultat ihrer Arbeiten stets ein Kompromiß, und die Postdirektion von Solothurn kam selten in den Fall, die gehegten Pläne und Ziele restlos nach ihrem Willen durchzuführen. Immerhin konnten unter ihren Anstrengungen neue und anerkennenswerte Kursverbesserungen durchgesetzt werden; fällt doch die letzte Periode des kantonalen Postwesens in einen allgemeinen Aufschwung des Verkehrs. Unsere Aufgabe ist es nun, dieser Entwicklung nachzugehen.

Das erste Abkommen, welches die solothurnische Finanzkommission zu unterzeichnen hatte, war dasjenige mit Bern, vom 17. Februar 1837. Bis zu diesem Zeitpunkt bestand seit der Aufhebung der Fischer'schen Pacht ein vollständig vertragsloser Zustand. Wohl versuchte man von beiden Seiten auf einer Besprechung in Herzogenbuchsee und Solothurn, einen solchen zu erzielen, allein der Interessengegensatz verhinderte jedesmal einen Abschluß. Als dann Aargau im November 1835 eigenmächtig die Protokollverhandlung einleitete, welche die Verhältnisse zwischen Solothurn und Bern regelte, bedeutete dieses Vorgehen einen wesentlichen Grund zur Aufhebung der Postgemeinschaft. Sobald aber die Beziehungen mit Aargau geregelt waren, machte sich die Notwendigkeit umsomehr geltend, mit Bern die gegenseitigen Postangelegenheiten vertraglich festzusetzen. Zu diesem Zwecke mußte dessen Postdirektor die nötigen Besprechungen anregen. Da jedoch seine Absichten nicht bekannt waren, wurden die Abgeordneten der solothurnischen Finanzkommission ersucht, das Interesse des Kantons bestens zu vertreten. Sie ließen ihre Aufgabe nie außer Acht und konnten daher in der zustande ge-

kommenen Übereinkunft einige wertvolle Vorteile erreichen. Ihr zufolge verständigten sich die beteiligten Verwaltungen zum Betrieb eines täglichen Diligencenkurses zwischen den beiden Kantonshauptstädten. Im Sommer hatte die Fahrt in einem neunplätzigen, im Winter nur mit einem sechsplätzigen Wagen zu erfolgen. Diese Bestimmung enthob das solothurnische Bureau vieler Unannehmlichkeiten, weil nicht immer die nötigen Beiwagen aufgebracht und somit auch nie mit Sicherheit den sich meldenden Reisenden Plätze versprochen werden konnten, zumal diejenigen, welche von Basel kamen, den Vortritt hatten. Im übrigen sollte man keine Reisenden zurücklassen und fände sich mehr als einer vor, der nicht in den Wagen aufgenommen werden könnte, so mußten sie durch Beiwagen fortgeschafft werden. Für deren Bereithaltung hatte Bern zu sorgen, da es den Passagierertrag für sich allein beanspruchte. Was die Tax- und Frankaturbestimmungen anbelangte, so erfuhren sie eine bedeutende Ermäßigung. Ein erheblicher Nachteil ergab sich jedoch für die solothurnischen Bureaux dadurch, daß nur dasjenige der Stadt mit dem von Bern in direkte Verbindung kam. Aus diesem Grunde erhielten dann die andern ihre Postsachen regelmäßig um einen Tag verspätet.[1])

In einem Zusatzabkommen vom 1. Juli 1837 ersetzte man den frühern Kurier von Solothurn nach Biel durch eine fünfplätzige tägliche Diligence, welche wöchentlich dreimal über Grenchen und viermal über Büren verkehrte. Es war ein reiner Lokaldienst, der bloß mit dem französischen Kurier in Verbindung stand, bot dagegen dem obern Kantonsteil eine wohlfeile und bequeme Reisegelegenheit. Die Bespannungslieferung übernahm der Sternenwirt Weber für die Summe von 2'900 Franken.[2])

Mit der Einrichtung dieses neuen Postkurses gab sich aber Solothurn keineswegs zufrieden, sondern er sollte die Gelegenheit bieten, ein lang gehegtes Verkehrsprojekt zu realisieren. Schon oft hatte es versucht, eine Verbindung mit Freiburg oder Neuenburg zu erhalten, um infolge seiner günstigen Lage eine neue Transitlinie von der Ost- und Westschweiz durch sein Gebiet zu eröffnen. Allein Bern wußte, in richtiger Erkenntnis der Gefahren, die ihm die Verwirklichung dieses Planes bereiten konnte, solche Absichten zu vereiteln; denn seine Verkehrspolitik war in jener Zeit von dem Grundsatz beherrscht, vor- und rückliegende Kantone unter sich nicht in direkten Verkehr treten zu lassen. Trotz des wiederholten Scheiterns derartiger Anregungen gab Solothurn die Hoffnung keineswegs auf und bemühte sich anstelle dieses geschaffenen Kurierwagens eine direkte und rasche Verbindung über Biel und Neuenburg zu erhalten, wodurch die Strecke Genf-Zürich vermittelst Eilwagen und günstiger Anschlüsse in 36 Stunden über Solothurn hätte zurückgelegt werden können. Sogleich

[1]) Protokoll der Sitzungen der Postkommission 1837.
[2]) 5. R. B., pag. 79 ff.

wurden durch Regierungsrat Cartier mit Neuenburg Besprechungen eingeleitet und letzteres zeigte sich auf der Konferenz in Biel vom 19. Juli 1839 mit dem Projekt einverstanden. Das Schlußprotokoll enthält bereits die nähern Ausführungsbestimmungen, nämlich:

„1. Il sera établi un service journalier d'Eilwagen pour voyageurs entre Neuchâtel et Aarau passant par Bienne et Soleure; ce service calculé pour une voiture à deux ou trois chevaux suivant qu'on en reconnaîtra la convenance partira de Neuchâtel à 2½ heures du matin et arrivera à Soleure à 9 heures avant midi et sera rendue à Aarau à 2 heures après-midi de manière ayant des voyageurs qui se rendront à Zurich puissent profiter de l'Eilwagen qui de Berne se rend à cette première ville. Au retour l'Eilwagen partira d'Aarau avec les voyageurs qui lui aura versé l'Eilwagen allant de Zurich à Berne, il passera Soleure à 5 heures du soir et arrivera à Neuchâtel à 11½ heures du soir.
2. Les voitures seront conduites par des conducteurs-postillons; il y en aura trois attachés à ce service.
3. Les voitures seront fournies par les Etats contractants. Si l'un des Etats était dispensé de fournir le matériel nécessaire à ce transport il en dédoménagera d'une manière équitable ses coétats.
4. Les frais résultants de ce service seront supportés par les Etats contractants dans la proposition de l'étendue de la route qui sera parcourue dans leur territoires respectifs.
5. Dans le cas où l'Etat de Berne refuserait d'entrer dans les frais de transport causé de ce service, les cantons de Soleure et Neuchâtel conviennent d'en supporter les frais par égale en moitié pour l'entendue de la route de Neuveville à Lengnau.
6. Les offices contractantes demanderont chacune de son côte et en terme analogue à la régie des postes de Berne si elle aurait des objections considérables à faire contre le dispositiv de la présente convention avant que l'autorisation du traité sur les bases ci-dessues énoncées soit demandés à leur gouvernements respectifs.
7. La régie des postes à Berne sera invitée à demander conjointement avec les deux régies contractantes la coopération de l'office des postes d'Aarau pour ce qu'y concerne d'après le dispositif de l'article 1er.
8. La présente convention devant faire éventuellement la base d'un traité à été estimée par les délégués ci-dessus désignés pourvoir commencer à 1er avril et durer jusqu'au 31 décembre 1842 sous réserve de prolongation en cas de convenance réciproque et moyennant un avertissement de six mois d'avance."[1])

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1839, Konferenzprotokoll.

So konnten sich die beiden Postadministrationen rasch über die Bedingungen des Kurses verständigen. Nun sollte nur noch von Bern die Gestattung des Transites durch sein Gebiet erlangt werden. Allein es schlug das Gesuch rundweg ab und zeigte sich in einem Schreiben an Solothurn über sein Vorgehen höchst erstaunt: „Nicht wenig befremdete uns daher Ihre Mitteilung, laut welcher von Solothurn und Neuenburg über einen im Kanton Bern zu errichtenden Postdienst, ohne die Postbehörde dieses Landes irgendwie zu begrüssen, einseitig verhandelt und erst nachdem die Grundlagen zu dem daherigen Vertrag aufgestellt sind, solche zum nachträglichen Beitritt eingeladen wird. Zu dieser Teilnahme kann sich Bern nicht entschließen, es behält die Rechte seines Gebietes ausschließlich vor und wird also ohne die betreffende Gegend in ihrer Kommunikation vernachläßigen zu wollen, die sie im Gegenteil längst zu befriedigen suchte, dem in Rede stehenden Etablissement auch ferner fremd bleiben."[1]) Da Bern also nicht über sein Gebiet disponieren lassen wollte, ohne sich an den Unterhandlungen beteiligt zu haben, kamen die drei Verwaltungen überein, am 16. Januar 1840 eine Konferenz in Aarberg abzuhalten. Beide Teile vertraten gleich hart ihre Interessen. Bern postulierte als äußerstes Zugeständnis die Errichtung eines Kurses von Solothurn über Büren und Aarberg nach Neuenburg. Solothurn hingegen legte die Notwendigkeit dar, daß zu einer raschen Verbindung die kürzeste Straße über Grenchen und Biel verwendet werden müsse. Darauf trat Bern nicht ein, sondern erklärte, „daß es jede solche neue Einrichtung über Biel auf das bestimmteste von sich weise."[2]) Ein Resultat kam mithin nicht zustande. Zugleich hoben Solothurn und Bern in gemeinsamem Einverständnis den bestehenden Kurier nach Biel auf, der wegen seiner schlechten Organisation nichts anderes darstellte, als „ein erbärmlicher nirgends, coincidierender, heute gerader, morgens kaum laufender langsamer Lokaldienst."[3])

Infolge dieser Maßnahme mußte auch die französische Korrespondenz, welche bisher regelmäßig diesen Weg nahm, umgeleitet werden. Die Finanzkommission trat in Unterhandlungen, um zu erfahren, ob und wie nun Bern dieselbe zu liefern gedenke. Auf diese Anfrage hin schlug es die Route über die Stadt Bern vor mit Beibehaltung der bisherigen Taxen. Das nahm aber Solothurn nicht an, weil diese Korrespondenzen um volle 15 Stunden verspätet würden und es entschloß sich zu deren Bezug über Basel. Die Lieferung über Hüningen und Basel ergab bedeutende Vorteile, sowohl in Hinsicht auf eine raschere Beförderung als auch auf ermäßigte Taxen. Während die Briefe von Paris in Solothurn

---

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Manual der bernischen Oberpostverwaltung 7. August 1839.

[2]) Archiv der Oberpostdirektion, Manual der bernischen Oberpostverwaltung, Instruktion für die Konferenz in Aarberg.

[3]) 7. R. B., pag. 60 ff.

über Biel erst in 72 Stunden anlangten, trafen sie auf der andern Route schon nach 64 Stunden ein, wobei sich noch folgender Portounterschied ergab:[1])

Briefe von:	Weg über Biel	Weg über Basel	Unterschied
Paris	30 Kr.	20 Kr.	10 Kr.
Marseille	28 „	22 „	6 „
Le Hâvre	30 „	24 „	6 „
Bordeaux	34 „	26 „	8 „
Strassbourg	18 „	14 „	4 „
Colmar	16 „	12 „	4 „
Mulhouse	14 „	10 „	4 „

Um diese Vergünstigung zu erhalten, wandte man sich unmittelbar an den Direktor der französischen Postadministration. Er schien auch dem Gesuch zu willfahren, insofern Bern und Basel damit einverstanden seien. Diese Konvention konnte aber nicht auf dem Wege der Korrespondenz getroffen werden, sondern dazu war die Bewilligung des Ministers des Auswärtigen und der Beizug des eidgenössischen Geschäftsträgers erforderlich, welchem die Angelegenheit übertragen wurde. Während man seine Antwort erwartete, erfolgte von Bern die Mitteilung, daß es durch besondere Unterhandlungen mit der französischen Generalpostverwaltung in den Stand gesetzt sei, die von dorther kommenden Briefe in 49 bis 50 Stunden in Bern zu empfangen, jedoch einstweilen nur während der bessern Jahreszeit. Dieselben würden zwischen 4 und 5 Uhr abends in Biel eintreffen und sofort mit dem Bürenpostkurs nach Grenchen spediert, um dort einem entgegenkommenden Boten übergeben zu werden. Da aber die vorgeschlagene Verbindung nicht mit dem Aarauer Kurier zusammenfiel und auch nur in der bessern Jahreszeit stattfinden sollte, suchte der Regierungsrat weiter dahin zu wirken, die französische Post über Basel zu erhalten. Bern wurde davon unterrichtet und zugleich das Ansuchen erneuert eine direkte Verbindung mit Biel und Neuenburg sowie mit Büren und Aarberg zu bewerkstelligen.[2])

Diese Forderung erhob sich seit der getroffenen Kursaufhebung mit immer größerer Dringlichkeit. Die Gemeinden der dortigen Gegend waren vom Verkehr mit der Stadt Solothurn abgeschnitten, was besonders die Gewerbetreibenden empfanden. Um dem Übelstand bis zur Verständigung zwischen den Postbehörden abzuhelfen, taten sich in Büren eine Anzahl Männer zusammen und bildeten eine Omnibusgesellschaft, um sich mit eigenen Mitteln das zu verschaffen, was ihnen der Staat nicht geben wollte. Dieses

[1]) P. A. Bd. V.

[2]) R. M. 1841, und Henrioud: Le Service des postes dans l'Evêché de Bâle, pag. 87.

Unternehmen konnte aber nicht lange den Verkehr zwischen Solothurn und Büren versehen; denn auf Grund der bernischen Verordnung vom 25. Juli 1804 wurde es als ein Eingriff ins Regalrecht aufgehoben. Dadurch wuchs nur die Erbitterung, was aus einem Schreiben des dortigen Regierungsstatthalters hervorgeht: „man beschwert sich allgemein, diese Gegend sei nur zum Bezahlen da, allein um auch nur einen ihrer Wünsche erfüllt zu sehen, bringe man es nicht; Plakereien seien hauptsächlich für hier bestimmt; denn sonst würden die Passagierfuhren von Bern auf Thun, von Neuenburg, Biel auf Solothurn, wo selbst doch schon zum Überfluß gesorgt sei, nicht geduldet und hier, wo sozusagen nichts bestehe, gehemmt werden, man würde sich ja mit wenigem begnügen."[1]) Aber auch die Kaufleute von Biel zeigten sich mit den neuen Maßnahmen nicht einverstanden. Die Kursaufhebung brachte Zustände, die ein gewerbetreibendes Publikum niemals befriedigen konnten. Ein Bote besorgte provisorisch zwischen Büren und Biel den Lokalverkehr, währenddem der Postdienst von Solothurn und Biel über Bern ging, was verursachte, „daß man die daherige Korrespondenz hin und her nicht eher erhalten kann, als von Genf nach Paris und wieder zurück."[2]) Um eine rasche Besserung zu erhalten, gelangte der Handel- und Gewerbestand von Biel am 19. Oktober 1840 mit einer Petition an die bernische Postdirektion. Zweck derselben war, sie zu ermahnen, „unverzüglich die nötigen Vorkehren zu treffen, damit der Postdienst zwischen Biel und Solothurn über Grenchen auf eine zweckmäßigere und den Bedürfnissen des Handel treibenden Publikums angemessene Weise mit Beschleunigung eingerichtet und mit den übrigen über Biel gehenden Posten in Verbindung gebracht werden."[3]) Diese Bitte war mit folgender Nachschrift des dortigen Regierungsstatthalters versehen:[4]) „Der Zweck dieser Vorstellung ist, die hohe Regierung zu vermögen, die direkte Verbindung zwischen Biel und Solothurn wiederherstellen zu lassen und dadurch den Verkehr zwischen den beiden Städten und Landesgemeinden zu erleichtern. Wie die Bittsteller bemerken, ist es richtig, daß bei der gegenwärtigen Einrichtung des Postlaufes der Verkehr sehr erschwert ist und die Mitteilungen von Ort zu Ort sich nur mit bedeutenden Portos und vielem Zeitverlust machen lassen. So muß z. B. ein Brief für Grenchen (2 Stunden von Biel) auf Bern, von Bern auf Solothurn und von da gelangt er endlich nach einem Umweg von 12 Stunden an seine Bestimmung. Diese Umwege bringen zwar der Postkasse jährlich eine bedeutende Summe ein, allein es wird dadurch eine große Masse Staatsbürger in ihrem Geschäftsleben gehemmt und

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1839.
[2]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1840. Ehrerbietige Vorstellung des Handels und Gewerbestandes der Stadt Biel.
[3]) Ebenda.
[4]) Ebenda.

der Nachteil, den dieser Landesteil durch eine solche Einrichtung erleidet, übersteigt jedenfalls den Vorteil, den die Staatskasse daraus zieht, um ein bedeutendes. Zudem darf nicht nur im Auge behalten werden den Gewinst des Staates, sondern es sind hauptsächlich zu berücksichtigen die Interessen der Bürger, welche den Staat bilden. Zu diesen gehört unstreitig auch Erleichterung des Verkehrs und es ist somit der Schluß der Vorstellung vollkommen begründet."

Angesichts der Widerstände, die sich den Absichten der bernischen Postdirektion entgegenstellten, sah sie sich genötigt, ihre eingenommene Haltung auf der Besprechung von Solothurn im Juni und im Grenchenbad am 22. Juli 1841 zu ändern. Nunmehr sollte eine Verbindung über Biel hergestellt werden, jedoch nur vermittelst eines Anschlusses an den bereits von Biel nach Neuenburg abgehenden Postkurs.[1]) Dadurch wäre bloß ein etwas verbesserter Lokalverkehr geschaffen worden; denn das Umsteigen in Biel und der Mangel einer beschleunigten Fahrt ließen ihn für Solothurns Pläne als Glied eines interkantonalen Transites außer Betracht fallen. Letzteres bestrebte sich immer noch, seine Absicht durchzusetzen. Auf sein Drängen schloß man denn auch die Zusammenkunft von Grenchen und schickte die Abgeordneten zu den Präsidenten ihrer Postverwaltungen um Instruktionen über die Hauptfrage einzuholen „ob die beabsichtigte direkte Verbindung zwischen Solothurn und Neuenburg mittelst eines ganz neuen Kurses zwischen diesen Städten unabhängig von den bereits zwischen Biel und Neuenburg kursierenden Postwagen oder aber mittelst Aufstellung bloß eines Kurses von Solothurn nach Biel und Anschluß daselbst an den von dort nach Neuenburg abgehenden Wagen zu bewerkstelligen sei."[2])

Tags darauf, am 23. Juli 1841, eröffneten auf einem Meinungsaustausch in Neuenstadt die Vertreter ihre Instruktionen. Da sie aber nach Verfechtung ihrer Anträge bei denselben beharrten, nämlich Bern und Neuenburg auf einen einfachen Postdienst zwischen Biel und Neuenburg, Solothurn aber auf einen doppelten, in dem Sinn, daß dann der eine modifiziert werden könne, mußte die Unterhandlung noch einmal abgebrochen werden.[3]) So schienen sich dieselben ins Endlose ziehen zu wollen, als am 18. September 1841 eine Einigung zustande kam, und der Vertrag abgeschlossen und ratifiziert wurde. Infolge dieser Übereinkunft sollte vom 1. April 1842 an auf ein Probejahr zwischen Solothurn und Neuenburg eine direkte Postverbindung über Grenchen und Biel vermittelst eines zweispännigen Postwagens eingeführt werden. Derselbe ging alle Tage sowohl von Neuenburg als auch von Solothurn an folgenden Stunden ab:

---

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1841, Konferenzprotokoll.

[2]) Ebenda.

[3]) Ebenda.

Solothurn-Neuenburg:

Abgang von Solothurn 5 Uhr morgens,
nach Ankunft der Oltner Post.
Ankunft in Biel 7^{50} Uhr morgens.
Ankunft in Neuenburg 11^{30} Uhr mittags.

Neuenburg-Solothurn:

Abgang von Neuenburg 9^{30} Uhr morgens.
Ankunft in Biel 1^{15} Uhr mittags.
Ankunft in Solothurn 4 Uhr nachmittags,
vor Abgang der Oltner Post.

Die Taxe war für Reisende per Stunde auf 4½ Bz. festgesetzt. Der Preis für die ganze Route betrug 54 Bz., und zwar von Solothurn nach Biel 24 Bz., und von Biel nach Neuenburg 30 Bz. Ein einfacher Brief von Solothurn nach Neuenburg kostete statt wie bis jetzt 6 Kr. nur noch 4 Kr.[1])

Dadurch erfuhr das solothurnische Verkehrsnetz eine seit langer Zeit erwünschte Ausdehnung. In der Stadt Solothurn hatte man vortreffliche Anschlüsse nach Olten, Luzern, Mailand und Aarau, Zürich, Schaffhausen. Anläßlich der erstmaligen Fahrt nach Neuenburg schrieb das „Solothurner Blatt"[2]) erfreut über die getroffene Neuerung: „Seit dem 1. Juni besitzen wir also zwei neue Postverbindungen durch unsere Stadt. Schade nur, daß dieselben nicht immer am Tage durchpassieren. Indessen wollen wir uns hierüber trösten, da durch die stattgefundene Einrichtung die schnellsten Verbindungen durch die angenehmsten Gegenden erzweckt werden. Denn vermittelst dieser neuen Anstalten ist z. B. der Schaffhauser, der vormittags 10 Uhr von Schaffhausen, der der Zürcher, der nachmittags 3 Uhr von Zürich oder nachts 10½ Uhr von Aarau abreist und morgens 4½ Uhr in Solothurn eintrifft, schon morgens 8 Uhr in Biel, 11½ in Neuenburg und 7 Uhr in Lausanne. Der Neuenburger, der morgens 9½ Uhr von daselbst abreist, ist nachmittags 4 Uhr in Solothurn, abends 8 Uhr in Olten, 9½ Uhr in Aarau und folgenden Morgens 5½ Uhr in Zürich oder 7½ Uhr in Schaffhausen. Andererseits ist der Basler, der abends 5 Uhr von dort nach Solothurn abreist und morgens 1½ Uhr in Hier eintrifft über Büren und Aarberg morgens 9½ Uhr in Neuenburg, von wo er abends 4 Uhr in Lausanne und 9½ in Genf eintreffen kann.

Unsere Wagenfabrikanten von Bern, Neuenburg und Solothurn haben bei der Verfertigung dieser neuen Wagen tüchtig miteinander gewetteifert und nachgewiesen, daß die schweizerische Industrie auch in diesem Zweige Rühmliches zu leisten vermag, wenn man ihr die Gelegenheit dazu bietet.

[1]) Solothurner Blatt 1842, Nr. 27 und 8. R. B., pag. 89 und Henrioud: Les postes dans le pays de Neuchâtel, pag. 34 und 38.
[2]) Solothurner Blatt 1842, Nr. 29.

Als der Neuenburger Wagen das erstemal die jungfräuliche Bahn gebrochen, ist er mit einem großen Hochzeitsmaien erschienen. Bravo! Uns in Solothurn hat dieser Anblick herzlich gefreut."

Der Postvertrag wurde von Jahr zu Jahr erneuert, da sich dieser Kurs als unumgängliche Notwendigkeit erwies. Eine Ergänzung erfuhr er von privater Seite, als am 3. Juni 1846 Herr Suchard von Neuenburg, Gerant des Dampfschiffes „L'Industriel", um die Erlaubnis nachsuchte, im Kanton Solothurn von Grenchen nach Holderbank einen täglichen Omnibusdienst zu organisieren, der in Verbindung mit dem Dampfschiff auf dem Bieler- und Neuenburgersee die Reisenden von Lausanne nach Basel befördern würde. Die Abgangs- und Ankunftsstunden auf den Stationen waren festgesetzt:

Abgang in Biel alle Tage 4 Uhr abends.
Ankunft in Solothurn 8 Uhr abends.
Abgang in Solothurn 9 Uhr abends.
Ankunft in Basel 5 Uhr morgens.
Abgang in Basel alle Tage 5 Uhr morgens.
Ankunft in Solothurn 12 Uhr mittags.
Abgang in Solothurn 1½ Uhr mittags.
Ankunft in Biel 4½ Uhr mittags.

Der Regierungsrat gewährte die verlangte Konzession auf die Dauer von 100 Tagen unter nachstehenden Bedingungen:[1])

„1. Herr Suchard oder sein dem Dienste beizugebender Kondukteur hat sich jeden Eingriffs in das obrigkeitliche Postregal zu enthalten und sich auf den Transport von Personen und deren Gepäck zu beschränken.
2. Ohne Bewilligung der Regierung dürfen die oben festgesetzten Abgangs- und Ankunftsstunden nicht abgeändert werden.
3. Als Konzessionsgebühr hat Herr Suchard 300 Franken und zwar von Beginn des Kurses zu Handen der Postkasse bar zu entrichten.
4. Jede Verletzung gegenwärtiger Konzessionsbedingungen zieht den sofortigen Verlust der Konzession nach sich, wobei Herr Suchard auf die erlegte Gebühr keinerlei Anspruch zu machen hat."

Als die Übereinkunft wegen der Neuenburger Diligence unterzeichnet wurde, verhandelten die Abgeordneten von Solothurn und Bern weiter, um einen Postvertrag zwischen den beiden genannten Ständen aufzustellen. Ersteres hatte nämlich denjenigen von 1837 auf den 1. Januar 1840 gekündet, „da er den Interessen des Staates und des Publikums zu wenig entspreche". Am 21. September 1841 lag ein neuer zur Ratifikation vor, der die Beziehungen unter den beiden Nachbarkantonen einläßlich behandelt. Was die Postkurse anbelangt, so kam man überein, den großen Kurierdienst

[1]) R. M. 1846, pag. 541.

über Fraubrunnen fortbestehen zu lassen. Dagegen sollte ein täglicher einspänniger Kurier mit Platz für drei Reisende zwischen Bern und Solothurn über Kirchberg die Verbindung des Wasseramtes mit der südwestlichen Schweiz aufrecht erhalten. Zugleich sah man den Fall vor, einen Postkurs zwischen Solothurn, Büren und Aarberg einzurichten. Derselbe nahm dann auch nach einem Spezialvertrag vom 18. März 1842 am 1. April den Betrieb auf. Er bestand aus einem einspännigen Wagen mit Platz für drei Personen, wobei Bern die Verpflichtung übernahm, die von Solothurn durch diese Post anlangenden nach Neuenburg oder weiter bestimmten Reisenden mit der in Aarberg kreuzenden Messagerie oder durch Beiwagen wenigstens nach Neuenburg zu befördern. Sein Fahrplan war:

Abgang von Solothurn 1^{30} Uhr morgens.
Ankunft in Aarberg 5 Uhr morgens.
Ankunft in Neuenburg 9 Uhr morgens.
Abgang von Aarberg 5^{30} Uhr abends.
Ankunft in Solothurn 9 Uhr abends.

Der Preis von Solothurn nach Aarberg betrug 27 Bz [1])

Für Solothurn brachte der Hauptvertrag von 1841 den Vorteil, daß das Postbureau von Bern auch in direkte Verbindung mit denjenigen von Olten und Schönenwerd gesetzt wurde. Betreffend die Tax- und Frankaturbestimmungen ist der erste Postkreis des Kantons Bern vergrößert worden, sodaß Solothurn gegenüber Bern nur noch einen Kreis bildete. Als Kompensation für diese Vergünstigung hatte ersteres die französischen Briefe wieder durch bernische Vermittlung zu beziehen. Da der neue Kurier über Aarberg, der dort an den französischen nach Bern Anschluß hatte, für die schönere Jahreszeit eine größere Beschleunigung brachte und noch eine raschere erstrebt wurde, so schob man einstweilen den Abschluß des Vertrages für deren Bezug über Basel hinaus. Hinsichtlich des Transits durch die beidseitigen Postgebiete wurde folgendes abgemacht:

a) Solothurn transitiert unentgeltlich und wie bis dahin mit seinen Postwagen und Postgegenständen aus dem einen solothurnischen Kantonsteil in den andern über bernischen Boden.
b) Bern transitiert ebenfalls unentgeltlich mit seinen Postgegenständen vom Seeland und Amt Büren nach den Amtsbezirken Wangen und Aarwangen über solothurnischen Boden.
c) Ferner übernimmt Solothurn den unentgeltlichen Transport der Korrespondenz aus der Ostschweiz und Deutschland für das Amt Wangen nach Dürrmühle und vice-versa in Säcken.
d) Sollte in der Folge von Bern verlangt werden, die Briefe aus den Amtsbezirken Biel, Nidau, Aarberg und Büren über Solothurn nach Aarau und vice-versa durch die solothurnischen

[1]) Solothurner Blatt 1842, Nr. 27 und 9. R. B., pag. 97.

Posten versenden zu können, so wird Solothurn diesen Transport unter Vorbehalt der hierüber zu stellenden Bedingungen übernehmen.

Die Dauer dieses Vertrages setzte man auf drei Jahre fest, mit der Klausel, daß, wenn die direkte Postverbindung Solothurn-Neuenburg laut Übereinkunft vom 18. September 1841, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Übereinkommens bildete, früher als das gegenwärtige Abkommen aufhören sollte, so würden auch sämtliche Bestimmungen des jetzt ratifizierten Vertrages dahinfallen, und es wäre mit Bern ein neuer abzuschließen.[1])

Die Versuche Solothurns, den Posttransit neuerdings über den obern Hauenstein zu leiten, gaben zu langwierigen Unterhandlungen zwischen Bern, Basel und Solothurn Anlaß. Es war nur natürlich, daß letzteres darnach trachtete, diese alte Straße wieder dem Verkehr zu eröffnen, da sie die kürzeste Verbindung zwischen Basel und Bern darstellt. Aber auch Basel hatte nunmehr ein Interesse an der Verwirklichung dieses Planes und bereits 1837 gelangte es an Bern zur Errichtung eines solchen Kurses.[2]) Dessen Postdirektor war aber keineswegs geneigt, demjenigen durchs Münstertal einen unerwünschten Konkurrenten erstehen zu lassen und erwiderte: „allein sie glaubten die Interessen darin zu vereinigen, wenn durch eine Trennung der eine Kurs die Korrespondenzen vom nordöstlichen Teil des Kantons auf Balsthal führt und über den obern Hauenstein geleitet würde. welches Solothurn nicht zugeben wollte. Die Postdirektion findet indessen den Gebrauch des eigenen Bodens zu unserm Postwesen schon deswegen zuträglicher, weil die Behörden von andern darin nicht gestört werden können, wenn hierseits eine Einrichtung gesucht werden sollte, zugleich wäre unsern eigenen Einrichtungen im Bistum wenig geholfen, wenn die dort notwendig gewordene Vermehrung des Dienstes auf fremden Boden gelegt würde.“[3]) Sein Widerstand blieb nicht von allzulanger Dauer. Ein Jahr später kamen die beiden Verwaltungen überein, ohne Solothurns Mitwirkung eine Diligence über den obern Hauenstein kursieren zu lassen. Infolge dieses Entschlusses hätte man Solothurn eine jährliche Abfindungssumme bezahlt. Darauf trat es aber nicht ein, sondern verlangte Teilnahme sowohl an den Auslagen, als auch am Reinertrag und zwar auf folgende Weise:

---

[1]) 9. R. B., pag. 97.

[2]) Nach der Trennung der Landschaft sahen sich die beiden Basel genötigt, die postalischen Verhältnisse vertraglich zu regeln, was in einer Übereinkunft vom 12. Februar 1834 geschah. Ihr zufolge erhielt die Stadt gegen eine Entschädigung den freien Transit durch das ganze Gebiet der Landschaft, verpflichtete sich aber u. a. tägliche Verbindungen über die beiden Hauensteine zu unterhalten, namentlich auch über den obern. (Buser, Das Basler Postwesen, pag. 85.)

[3]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1837.

„1. Die Einnahmen der sämtlichen Passagiergebühren fiele in eine gemeinschaftliche Kasse und würde zu gleichen Teilen unter die drei partizipierenden Administrationen verteilt werden, ebenso würden auch alle Auslagen auf allen drei Kantonsadministrationen erliegen.
2. Die Postadministration von Solothurn würde von den Korrespondenzen von Bern nach Basel und vice-versa 2 Kr. per Unze als Transitgebühr erhalten.
3. Für den Transit sämtlicher Poststücke fordert Solothurn eine jährliche Entschädigung von 400 Fr.“[1])

Auf dieser Forderung kam 1838 ein Präliminarvertrag zustande. Da aber der einzuführende Postkurs infolge anderer Bestimmungen der Ankunfts- und Abgangszeiten mit jenen von Aarau nicht in Verbindung zu bringen war, so genehmigten ihn die solothurnischen Behörden nur unter der Einschränkung, daß die bisherigen mit der Aarauer Diligence zusammenfallenden Kurse von Bern auch fernerhin fortbestehen sollen. Die Oberpostdirektion von Basel nahm keinen Anstand daran, sogleich zu erklären, daß sie der Fortsetzung derselben kein Hindernis in den Weg lege. Wohl aber Bern, das diese Ratifikation mit Vorbehalt als Verwerfung betrachtete, worauf die Angelegenheit eine Zeit lang auf sich beruhte.[2])

Nachdem Basel wieder verschiedene Male die Notwendigkeit und das Bedürfnis eines solchen Postwagenkurses betonte, und darauf aufmerksam machte, daß das Publikum infolge der letztjährigen Verhandlungen daran festhalte, stellte man am 21. Juli 1839 Solothurn den Antrag, eine Kurierdiligence von Bern nach Basel über Wangen und Balsthal einzuführen. Da aber dieser Weg länger als derjenige durch die Stadt Solothurn war, wurde er von ihm nicht gutgeheißen. Endlich, am 24. September 1839, einigten sich die beteiligten Stände nach erneuten gepflogenen Unterhandlungen auf einen Vertrag, gestützt auf welchen ein täglicher Kurs vermittelst einer Diligence von 12 Plätzen im Sommer und einer solchen von 9 Plätzen im Winter eingerichtet werden sollte. Die Kosten der Anschaffung und des Unterhaltes bestritten die drei Verwaltungen auf gemeinschaftliche Rechnung zu gleichen Teilen und verteilten den Passagierertrag im selben Verhältnis. Für den Pferdezoll am obern Hauenstein hatte Basel zwei Drittel und Solothurn einen Drittel zu bezahlen. Bei gefüllter Diligence konnte Solothurn einen vierplätzigen Beiwagen absenden. Zugleich behielt man einen kleinen Kurier von Bern bei, der an die Aarauer Post in Ankunft und Abgang Anschluß hatte. An dessen Kosten mußte Solothurn einen jährlichen Beitrag von 500 Franken leisten. Der Fahrplan des neuen Baslerkurses war nachstehender:

---

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern, 1838, Schreiben Solothurns an Bern vom 29. Mai 1838.
[2]) 7. R. B. pag. 60 ff.

Abgang in Bern abends 4½ Uhr.
Abgang in Solothurn abends 9 Uhr.
Ankunft in Basel morgens 5 Uhr (Anschluß nach Frankfurt).
Abgang in Basel abends 5 Uhr.
Ankunft in Solothurn 1 Uhr morgens.
Ankunft in Bern 5½ Uhr morgens.

Die zu durchlaufende Strecke war in 6 Stationen eingeteilt mit beigefügter Entfernung, Fahrzeit und Aufenthalt:[1])

Strecke	Distanz	Fahrzeit Stunden	Fahrzeit Min.	Aufenthalt in Min.
Bern-Fraubrunnen	61,275	2	15	5
Fraubrunnen-Solothurn (Nachtessen)	51,751	1	45	30
Solothurn-Dürrmühle	45,095	1	30	10
Dürrmühle-Waldenburg	61,693	2	20	5
Waldenburg-Liestal	46,640	1	35	5
Liestal-Basel	54,000	1	50	—
		11	35	55

Der Platzpreis für die ganze Fahrt kostete 9 Fr.; von Solothurn aus betrugen die Taxen:[2])

Route	Im Coupé Fr.	Im Coupé Rp.	Im Innern des Wagens Fr.	Im Innern des Wagens Rp.
Von Solothurn nach Basel	7	10	5	80
„ „ „ Liestal	5	30	4	30
„ „ „ Balsthal	2	30	1	90
„ „ „ Bern	3	90	3	20

Da die ganze Reise ohne Wagenwechsel vor sich ging, mußten neue Diligencen angeschafft werden. Man bestellte drei solcher bei dem Wagenfabrikanten Kaufmann in St. Louis zu je 3'300 Franken. Der Kurs hatte am 1. März 1840 auf die Dauer von 4 Jahren zu beginnen. Er erfreute sich sogleich einer großen Frequenz, was Bern keineswegs gerne sah, und es bemühte sich, bei jeder Gelegenheit, die sich ihm bot, die Reisenden durchs Münstertal zu führen und in Basel dahin zu wirken, daß es die Korrespondenzen durchs Bistum schicken möchte. Als die neue Post einige Male verspätet in Bern ankam, suchte es diesen Umstand zu benützen, um die deutschen Briefpakete, welche es von Basel zu beziehen gewillt war, über Delsberg leiten zu können, damit ihm so das ganze Porto zufiele. Allein, jenes zog die Hauensteinroute vor, und fand, „so wie es schon bis dahin von hiesiger Seite vielfältig geschehen ist, so ermangeln wir nicht des fernern und nachdrück-

[1]) P. A. Bd. V.
[2]) P. A. Bd. V.

lichst diejenigen Schritte bei den Unternehmern des obern Hauenstein-kurses zu unterstützen, die geeignet sein mögen, selbigem endlich diejenige Regelmäßigkeit zu beschaffen, die nicht allein dem reisenden Publikum wünschbar, sondern auch in allen sonstigen Beziehungen diesem Dienste und den damit zu verbindenden Zwecken angemessen ist. Denn kann auch einerseits nicht bestritten werden, daß dem diesjährigen Winter ein bedeutender Teil der stattfindenden Verspätungen beizumessen ist, so ist andererseits ebensowenig zu verkennen, und es geht aus den Rapporten der Kondukteurs hervor, daß von Seite der Unternehmer oder ihrer Angestellten lange nicht dasjenige geleistet wird, wozu solche ordnungsgemäß verpflichtet wären. Sind wir richtig berichtet, so werden gegenwärtig die beiden Stationen von Bern bis Solothurn durch einen Berner Unternehmer versehen und gerade diese Stationen scheinen uns, nach verschiedenen eingesehenen Stundenpässen zu urteilen, am schlechtesten bedient zu werden. Es möchte daher wohl der Fall sein diesen Unternehmer unmittelbar von der dortigen Postdirektion aus zu ordnungsmäßiger Pünktlichkeit auffordern zu lassen. Auch müssen wir regelmäßig bei der Station Fraubrunnen die Angabe der Ankunftszeit daselbst in der Richtung nach Bern vermissen."[1])

Trotzdem sich auf dieser Route infolge der Unvorsichtigkeit des Personals, der Schneestürme und Überschwemmungen einige Unglücksfälle ereigneten,[2]) nahm die Frequenz nichtsdestoweniger stets zu, sodaß sich bald eine Erweiterung des Fahrdienstes als notwendig erwies.

Als die Postadministration von Bern alle kantonalen Postdirektoren auf den 11. März 1844 zur Besprechung gemeinsamer Fragen einlud, benutzte Solothurn die Gelegenheit, um, da der vertragliche Kurs über den obern Hauenstein ablief, in einer Spezialsitzung den Abgeordneten von Bern und Basel den Antrag zu stellen, einen Tagkurs über Solothurn zu organisieren, wobei der kleine Kurier hätte unterbleiben können. Am 15. Mai antwortete hierauf die Oberpostverwaltung von Bern, daß man an einer Beratung für die Einführung eines Tagdienstes während der sechs Sommermonate teilzunehmen geneigt sei, und daß der bestehende Nachtwagen mit der einzigen Beschränkung der Plätzezahl von 15 auf 12 während des Sommers beibehalten werden könne. Zur Aufhebung des kleinen Kurierdienstes dürfe aber auf keinen Fall geschritten werden. Die weitere Beratung dieser An-

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1841, Schreiben Basels an Bern.

[2]) So berichtet das „Solothurner Blatt" 1844 (Nr. 17) „Vor einigen Tagen ist die Post durch außerordentlichen Schnee vorletzte Nacht durch die Bergwasser aufgehalten worden. Der Basler Wagen ging in der Klus bis an den Kasten im Wasser", und ein Jahr später (1845, Nr. 12) „der Basler Eilwagen, der sonst um 2 Uhr in der Frühe in Solothurn eintrifft, ist gestern erst gegen Mittag angelangt, so sehr wurde er trotz allen Vorspanns durch die gewaltigen Schneemassen aufgehalten".

träge versparte man auf eine besondere Konferenz und überließ Solothurn die Einberufung einer solchen.[1])

Unterdessen beschäftigte die Öffentlichkeit und auch die Behörden eine viel wichtigere Angelegenheit, nämlich das eidgenössische Schützenfest in Basel von 1844. Da aus allen Gauen der Schweiz mit einer außerordentlich großen Beteiligung gerechnet werden konnte, begann man auch die nötigen Vorbereitungen zu einer genügenden Verkehrsgelegenheit zu treffen. Namentlich Bern mußte als Zentralpunkt, wo die Posten der Südschweiz zusammentrafen, für das Fortkommen der Teilnehmer besorgt sein. Auf einer Zusammenkunft kamen die Postdirektionen von Bern, Solothurn und Basel überein, während der Dauer des Freischießens für die Hauensteinroute folgende Anordnungen zu treffen:[2])

„1. Es wird vorgeschlagen, daß über gedachte Festzeit und zwar vom 29. Juni bis letztmals 8. Juli außer dem vertragsmäßig bestehenden 12-plätzigen Postwagendienst (neben den vorgeschriebenen Beiwagen auf den verschiedenen Zwischenpunkten) dennoch folgende Kurse bestehen sollen:

   a) ein regelmäßiger Beiwagendienst zu vorgedachten Hauptwagen vermittelst eines bequemen 6-plätzigen zweispännigen Wagens, welcher gleichzeitig mit diesem Hauptwagen bestehen soll.
   b) Ein 12- à 18-plätziger Tagwagendienst vierspännig geführt mit einem besondern Kondukteur.

2. Die drei gleichmäßig hiebei beteiligten Verwaltungen werden das erforderliche hiefür anordnen, und nach Abzug ihrer Auslagen für Wagenmiete, Besoldungen der Kondukteurs, Straßenzoll usw. von der Totalpassagiereinnahme den restierenden Betrag unter die Stationunternehmer pro rata der Distanz eines jeden derselben verteilen.
3. Die Verwaltungen garantieren indessen den Unternehmern ein Minimum nach einem zwischen ihnen und einem jeden der betreffenden Stationsunternehmer billigst zu ermittelnden Maßstab, worüber sowie über deren dagegen eingegangenen Verpflichtungen ein Akkord abzuschließen ist.
4. Der Abgang des Tagwagens an beiden Endpunkten ist auf 6 Uhr morgens festgesetzt, die Ankunft am entgegengesetzten Endpunkte spätestens auf 8 Uhr abends. Die Fahrzeit für jede einzelne Station wird in angemessenem Verhältnis verteilt mit Berechnung von 1 Stunde Mittagessenzeit zu Dürrmühle, als Mittelpunkt, wo von Seite Berns für anständige Bewirtung sämtlicher daselbst zusammentreffender Reisender Vorsorge getroffen wird.

---

[1]) 10. R. B., pag. 118 ff.
[2]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern 1845.

5. Behufs möglichster Vermeidung von Unordnungen und Unfällen, sollen dem fraglichen Tagdienst besonders erfahrene und zuverlässige Kondukteurs beigegeben und denselben bei erster Ahndung und Verantwortlichkeit vorzüglich aller ordnungswidrige oder längere Aufenthalt auf den Stationen und anderwärts sowie die größte Nüchternheit für sich und die Postillons anempfohlen werden."

Nach dem glücklichen Verlauf des Schützenfestes erwiderte Solothurn am 16. September den Postbehörden von Bern und Basel, daß es nicht abgeneigt sei, dem bernischen Gegenantrag unter Vorbehalt der kommissarischen Beratung beizupflichten, wobei wegen des kleinen Kuriers einige neue Bestimmungen aufzunehmen gewesen wären. Die Abgeordneten wurden ersucht, sich am 7. Oktober zur Konferenz in Solothurn einzufinden. Am 30. September entgegnete aber die Oberpostverwaltung von Bern, daß mittlerweile Umstände dazwischengetreten seien, welche ihr nunmehr nicht gestatteten, zu dem angegebenen Zweck an einer Besprechung teilzunehmen, indem vorher andere Verhältnisse zu regeln wären. Doch wurde versprochen, den unabänderlichen Aufschub soviel als möglich zu verkürzen. Erst am 23. April 1845 konnte ein neuer Postvertrag unterzeichnet werden. Danach kam man überein, anstelle des bisherigen Nachtdienstes zwischen Bern und Basel einen Tagwagen über Solothurn einzurichten, in welchem letzteres in jeder Richtung 6 Plätze erhielt. Neben diesem begann nun ein Nachteilwagen von Bern über Herzogenbuchsee, Wangen und den obern Hauenstein nach Basel zu verkehren. Um die Benützung des letztern auch dem Publikum der Stadt Solothurn zu ermöglichen, wurde ein besonderer Postkurs errichtet, der dieselbe täglich abends 8 Uhr verließ, um den Anschluß in Dürrmühle herzustellen und in der gleichen Nacht wieder zurückkehrte. Die Dauer dieses Vertrages ging bis auf Ende 1849.[1])

Somit konnte innert kurzer Zeit ein bedeutender Verkehr über den obern Hauenstein geleitet werden. Wenngleich Bern diese Kurse bloß als Mittel zur Entlastung des Zürcher- und Delsbergereilwagens betrachtete, begann es doch allmählich ihre Vorteile einzusehen. Sein Postdirektor berichtete denn auch in einem Rapport: „Für den obern Hauenstein spricht der Umstand, daß die Abgangsstunden von beiden Endpunkten für die Reisenden viel bequemer gestellt werden könnten, als durch das Bistum, weil die Differenz der Straßenlänge nicht weniger als 6 Stunden beträgt, die zum Nachteil des Bistums ausfallen. Für letzteres derjenige, daß seine vielen Einmündungen zur Alimentation des Dienstes viel beitragen, welche der Route des obern Hauensteins fast gänzlich abgehen. Der neue Kurs über den obern Hauenstein würde wahrscheinlich diejenigen Reisenden aufnehmen, welche bis dahin über die Kreuzstraße dem Zürcher Eilwagen zugeführt worden sind,

[1]) 11. R. B., pag. 172.

und so diesen schon durch seine primitive Bestimmung erleichtern."[1])

Es erübrigt noch, das Verhältnis zum Aargau und die Entwicklung der Oltner Route darzustellen. Da die Übereinkunft von 1836 alle Verkehrsfragen in eingehender Weise geregelt hatte, machte sich das Bedürfnis zu einer Modifikation derselben nicht geltend. Im übrigen bestand nunmehr zwischen den beiden benachbarten Administrationen ein sehr freundschaftliches Einvernehmen, das zu keinerlei Klagen Anlaß gab.

Den Diligencenkurs zwischen Solothurn und Aarau betrieb ersteres seit 1836 auf eigene Rechnung und es bemühte sich, durch verschiedene Maßnahmen den Verkehr auf dieser Route zu heben. Um die Reisebequemlichkeit zu erhöhen, beseitigte man den bisherigen Wagenwechsel in Olten und ließ den Dienst bis Aarau durch den gleichen Wagen besorgen. Es war eine vierspännige Diligence zu 12 Plätzen.[2]) In Solothurn fuhr sie abends 4 Uhr ab, hatte in Olten um 8 Uhr Anschluß an den Basel-Luzern-Kurs; in Aarau kam sie 9½ an, verließ es 10½, um morgens 4 Uhr wieder in Solothurn zu sein. Als ihr dann die Einführung der Posten über den obern Hauenstein zahlreiche Reisende zu entziehen begann, bekämpfte man die Abnahme der Verkehrsfrequenz durch eine Herabsetzung der Tarife, indem die Finanzkommission den Passagierpreis auf 4 Batzen pro Stunde festsetzte. Infolge dieser Maßnahme galten seit dem 22. Mai 1841 folgende Taxen:[3])

Stationen von Solothurn aus				Preise in Batzen:
Von	Solothurn	nach	Neuhäuslin	4
„	„	„	Attiswil	5
„	„	„	Wiedlisbach	7
„	„	„	Dürrmühle	10
„	„	„	Önsingen	12
„	„	„	Oberbuchsiten	15
„	„	„	Egerkingen	17
„	„	„	Hägendorf	21
„	„	„	Rickenbach	22
„	„	„	Wangen	23
„	„	„	Olten	24
„	„	„	Starrkirch	25
„	„	„	Däniken	28
„	„	„	Gretzenbach	30
„	„	„	Schönenwerd	32
„	„	„	Wöschnau	34
„	„	„	Aarau	36

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern 1844.
[2]) R. M. 1841.
[3]) Solothurner Kantonsblatt 1841, pag. 65.

Nachdem sich 1842 die Kantone Basel, Bern, Zürich, Luzern, Uri und Tessin endlich über die Einführung einer täglichen Gotthardpost einigen konnten und ein Tageilwagen von Basel über Olten nach Luzern die bisherigen Verhältnisse zwischen Solothurn und Basel änderte, machte sich der Abschluß eines Vertrages mit Basel notwendig.[1]) Am 12. November 1842 wurde das Übereinkommen unterzeichnet, welches auf die Dauer von 6 Jahren in Kraft treten sollte. Der wichtigste Artikel regelt die Kursordnung über Olten und besagt:

„a) Der gegenwärtig bestehende täglich doppelte Postdienst zwischen Basel und Luzern wird nicht allein in seiner dermaligen Anordnung beibehalten, sondern der Stand Solothurn stimmt hiemit förmlich allen denjenigen Bestimmungen und Verbindlichkeiten bei, welche kraft des in Luzern unterm 5. Juli 1842 zwischen den 6 kontrahierenden Ständen abgeschlossenen Kursvertrages, bezüglich auf eine tägliche Postverbindung zwischen Mailand und Basel und den demselben durch die K. K. österreichische oberste Hofpostverwaltung beigefügten Ratifikationsbedingungen. Jede künftige Abänderung kann daher nur in gemeinschaftlichem Einverständnis stattfinden.

b) Auf den Fall, daß die Postverwaltung von Solothurn sich veranlaßt sehen sollte mit dem bestehenden Tagwagendienste zwischen Basel und Luzern, einen zwischen Solothurn und Aarau kursierenden Eilwagen in passende Verbindung zu bringen, so wird derselben eventuell zugesichert, daß sie jeweilen täglich in der Richtung nach Basel über 2 Plätze von Solothurn in dem Sinne verfügen könne, daß die Reisenden nötigenfalls durch Beiwagen bis an ihre Bestimmung gelangen, vorausgesetzt jedoch, daß auch die Postverwaltungen von Luzern und Aargau hiemit sich einverstanden erklären werden, als wofür Basel seine Verwendung verspricht. Dagegen sichert in gleichem Sinne die Postverwaltung von Solothurn derjenigen von Basel posttäglich in ihrem Wagen 3 Plätze in der Richtung nach Solothurn und 3 Plätze in derjenigen nach Aarau zu.“[2])

Der neue Nachtkurs Gotthard-Basel hatte für die Stadt Solothurn den Nachteil, daß er in Olten erst um 3 Uhr morgens ankam, der Wagen von Aarau schon durchpassiert war, wodurch die Vertragung der Luzerner Briefe eine Verspätung von 24 Stunden erlitt. Diesem Übelstand half man durch eine Nebenpost ab. Vom 1. April 1843 begann ein einspänniger gedeckter char à banc mit Platz für 3 Reisende zu kursieren. Der Abgang in Olten

[1]) Buser, Das Basler Postwesen, pag. 124, 125.
[2]) 10. R. B., pag. 138 ff.

wurde auf 3 Uhr morgens, die Ankunft in Solothurn auf 7 Uhr und die Rückkehr nach Olten auf ungefähr 8 Uhr festgesetzt.[1])

1846 schlossen die Stände Luzern, Solothurn, Basel und Aargau auf die Dauer von 3½ Jahren einen Vertrag ab, um den Postkurs über den untern Hauenstein auf eine den Bedürfnissen entsprechendere Weise neu zu ordnen. Als wesentlichste Abänderung ist anzuführen, daß während des Sommers für den Tagdienst die größeren Wagen zu 12 Plätzen, für den Nachtdienst hingegen die kleinern 6-plätzigen Wagen gebraucht wurden und man umgekehrt während des Winters die letztern für den Tagverkehr, die größern aber mit Beseitigung des hintern Kabriolets für den Nachtdienst verwendete.[2])

Dies war der letzte Vertrag, den Solothurn mit den Nachbarständen über Postangelegenheiten abzuschließen hatte. Durch alle diese Unterhandlungen fanden die gegenseitigen Verhältnisse ihre genaue Regelung, als deren wichtigste Punkte stets die Bestimmungen über die Postwagenkurse zu gelten haben. Der Staatsbetrieb verschaffte Solothurn zum ersten Mal einen bedeutenden Diligencenverkehr. Während jetzt zwischen allen wichtigen Städten und Dörfern regelmäßige Postkurse fuhren, konnte man unter der Verpachtung bloß auf der Strecke Bern-Solothurn-Basel und zeitweise über den untern Hauenstein per Post reisen. Die einzigen Veränderungen, die der obere Hauensteinkurs innert anderthalb Jahrhunderten erfuhr, beschränkten sich darauf, daß er nach und nach von einem in der Woche einmal, zu einem dreimal verkehrenden erweitert wurde.

Unter aargauischer Verwaltung mußte er zum Vorteil anderer Kantone eingestellt werden; dagegen kam nun die westöstliche Richtung zur Geltung. Trotzdem jetzt zwischen Aarau-Solothurn und Bern täglich Postwagen verkehrten, wiesen sie infolge der Konkurrenzlinie über Murgenthal keine große Frequenz auf. Die Versuche, nach Freiburg oder Neuenburg direkten Anschluß zu erhalten, scheiterten am energischen Widerstand Berns.

Erst dem Staatsbetrieb gelang es, den Transit über solothurnisches Gebiet zu leiten. Durch zahlreiche Besprechungen mit den Nachbarständen konnte Solothurn neue Kurse und bedeutende Verkehrsverbesserungen erreichen; sodaß nunmehr täglich Diligencen nach Bern, Neuenburg, Aarberg, Basel und Aarau fuhren. Da auf allen diesen Routen geräumige Wagen verwendet wurden und überall günstige Anschlüsse bestanden, hob sich der Reiseverkehr in ungeahnter Weise. Einen Ausschnitt aus der von der Post bewältigten Arbeit gibt die umstehende Zusammenstellung.[3])

Aber auch die Nachrichtenübermittlung konnte infolge der neuen Einrichtung nur gewinnen, zumal noch die Ausbreitung der

[1]) R. M. 1843, pag. 110.
[2]) 13. R. B., pag. 236.
[3]) Beilage zum Rechenschaftsbericht von 1846/47.

Übersicht der mit solothurnischen Posten beförderten Personen und des Ertrages der Passagiergelder 1846/1847.

Bezeichnung des Postdienstes	Beteiligt per	Anzahl Reisende	Passagier-gelder	Fuhrkosten
1. Solothurn-Aarau	ganz	5,504	14,215. —	12,755. —
2. Solothurn-Neuenburg	1/4	4,870	12,726. 97	11,000. —
3. Bern-Basel, Tagwagen . . .	1/3	7,915	46,478. 10	37,000. —
4. Solothurn-Bern über Kirchberg	1/5	1,105	2,366. 30	2,487. 50
5. Bern-Basel, Nachtwagen . . .	1/3	5,790	34,251. 14	17,600. —
6. Solothurn-Dürrmühle	1/2	717	1,005. 45	1,237. 50
7. Basel-Luzern, Tagwagen . . .	1/5	6,387	18,139. 87	13,476. —
8. Basel-Luzern, Nachtwagen . .	1/5	4,097	13,148. 15	12,446. —
9. Solothurn-Olten	ganz	1,268	2,056. 90	3,000. —
10. Solothurn-Büren	1/3	294	322. —	1,350. —

Bei Nr. 5 ist Solothurn nur von Basel bis Dürrmühle per 1/3
„ „ 7 „ „ „ „ „ „ Kreuzstrasse per 1/5
„ „ 8 „ „ „ „ „ „ Olten per 1/5 beteiligt, daher sind die Fuhrkosten nur für diese Strecken angegeben. Bei Nr. 7 und 8 sind die Passagiergelder ebenfalls nur für die Strecken Basel-Kreuzstrasse und Basel-Olten angegeben. Bei obigen Fuhrkosten sind die Anschaffungen und der Unterhalt der Wagen, die Kosten für die Beiwagen, sowie, mit Ausnahme der kleinen Kuriere, die Besoldungen nebst Uniformierung der Kondukteurs und die Bergzölle über den untern Hauenstein nicht inbegriffen.

Bildung und der industrielle Aufschwung den Briefverkehr mehr denn je förderten. Seine Bedeutung zeigt nachstehende tabellarische Übersicht für die Monate Februar und März 1846.[1])

Bureaux	Empfang	Versand	Bureaux	Empfang	Versand
Solothurn	5,127	8,701	Solothurn	6,265	9,408
Olten	2,786	2,845	Olten	3,255	3,271
Balsthal	1,323	1,089	Balsthal	1,609	1,326
Dorneck	1,081	918	Dorneck	1,371	1,241
Breitenbach . . .	649	341	Breitenbach . . .	677	320
Schönenwerd . .	934	717	Schönenwerd . .	1,021	930
Hägendorf . . .	304	270	Hägendorf . . .	439	423
Egerkingen . . .	—	145	Egerkingen . . .	—	84
Önsingen . . .	342	358	Önsingen . . .	373	418
Grenchen	318	189	Grenchen	444	171
Kriegstetten . . .	134	98	Kriegstetten . . .	171	90
Selzach	140	40	Selzach	139	45
Summa	13,138	15,711	Summa	15,764	17,727

[1]) Beilage zum Rechenschaftsbericht von 1846/47.

Während in Balsthal im Januar 1832[1]) zirka 500 Briefe abgingen, hatte sich der Korrespondenzverkehr im Februar 1846 schon verdoppelt, und während 670 empfangen wurden, waren es 14 Jahre später bereits 1'323.

Eine derartige günstige Verkehrsentwicklung beeinflußte ebenfalls das finanzielle Ergebnis. Noch jetzt hatte man den fiskalpolitischen Gesichtspunkt nicht aufgegeben, sondern war bestrebt durch die Postverwaltung zu verdienen. Zwar versuchte man es nicht mehr wie früher mit hohen Taxen, sondern handelte nach dem kaufmännischen Prinzip: Billigkeit bringt starke Frequenz. Daß Solothurn aus seinem Regal nicht, wie andere Kantone, so bedeutende Einnahmen erzielen konnte, liegt auf der Hand; mußte es doch mit der Übernahme der Post sämtliches Betriebsmaterial neu anschaffen. Das materielle Resultat ergibt sich aus nachfolgender, aus den Staatsrechnungen zusammengestellter, Übersicht:[2])

Jahr	Roheinnahmen nach der Staatsrechn.	Roheinnahmen nach dem Budget	Reinausgaben nach der Staatsrechn.	Reinausgaben nach dem Budget	Reineinnahmen nach der Staatsrechn.	Reineinnahmen nach dem Budget
1836/37	36,590. 91	—. —	29,533 49	—. —	7,057. 42	3,226. 12
1837/38	37,935. 96	—. —	34,397. 17	—. —	3,538. 79	—. —
1838/39	37,954. 30	34,000. —	29,695. 61	29,350. —	8,260. 69	4,650. —
1839/40	27,616. 49	25,950. —	20,747. 21	19,055. —	6,869. 28	6,895. —
1840/41	38,085. 90	26,200. —	31,604. 71	19,736. 50	6,454. 19	6,463. 50
1841/42	42,421. 22	36,640. —	31,634. 98	31,640. —	10,786. 24	5,000. —
1842/43	45,067. 33	43,400. —	37,845. 56	39,800. —	7,221. 77	3,600. —
1843/44	50,892. 89	47,912. —	45,715. 92	41,912. —	5,176. 97	6,000. —
1844/45	54,865. 32	49,150. —	45,654. 98	43,333. —	9,210. 34	5,717. —
1845/46	57,161. 43	50,000. —	49,174. 37	45,228. 60	7,987. 06	4,771. 40
1846/47	53,461 47	55,200. —	47,913. 31	48,700. —	5,548. 15	6,500. —
1847/48	57,997. 19	54,200. —	54,742. 69	49,000. —	3,254. 50	5,200. —
1848/49	47,381. 92	56,000. —	45,251. 89	55,300. —	2,130. 03	700. —

Somit trug die Postverwaltung in dem Jahr, wo der kostspielige Fußbotendienst eingerichtet wurde, noch mehr ein, als im zweiten Jahr der Betriebsgemeinschaft mit Aargau.

Wir sind in diesen beiden Kapiteln der Ausgestaltung des Verkehrs im Innern des Kantons und der Organisation der Postwagenkurse nachgegangen und haben gesehen, daß unter der Eigenregie Fortschritte erreicht wurden, die sich mit den in frühern Jahrzehnten durchgeführten, niemals vergleichen lassen. Wenn daher die Aufgabe des Staatsbetriebes darin zu erblicken ist, allen Landesgegenden die Vorteile des Verkehrswesens zugänglich zu machen und ihm auch entwicklungsfähige Gebiete durch Verkehrsverzweigungen zu erschließen, so konnte diese durch die solothurnische Postdirektion gelöst werden.

[1]) P. A., Bd. III (gleiche Monate waren nicht zu erhalten).
[2]) Zusammengestellt aus den Staatsrechnungen der Jahre 1836—1849.

VIERTER TEIL.

Die Zentralisation der kantonalen Posten.

SIEBENTES KAPITEL.

Die Organisation des solothurnischen Postwesens nach der Übernahme durch den Bund.

Wohl zeigt die Postgeschichte aller Kantone im 19. Jahrhundert eine steigende Entwicklung dieses Verkehrsmittels. Aber mit ihr traten die Mängel des dezentralisierten Verwaltungssystems immer deutlicher hervor. Wie sollte es auch möglich sein, den Postdienst überall mit gleicher Zuverlässigkeit und Vollkommenheit durchzuführen, wenn nach wenigen Stunden schon eine neue Organisation zu gebieten hat. „Auf eine Erdscholle läßt sich nicht einzwängen, was in einem Reich gedeihen kann."[1]) Eine Zusammenfassung der einzelnen Postanstalten bedeutet zugleich eine große Verbilligung und es kann ein wirtschaftlicher Betrieb beginnen.

Bis jetzt wirkte aber die Zersplitterung weitern Verkehrsverbesserungen hemmend entgegen. Nicht nur die Brief- und Passagiertaxen und die Bestimmungen über den Transit, sondern auch die Anwendung und Ausdehnung des Postregals waren von Kanton zu Kanton verschieden. In einigen fiel nur der Transport der Briefe, Pakete und Gelder unter das Regal, in andern auch die periodische Beförderung der Reisenden, so hatte z. B. Appenzell kein Monopol, das Post- und Botenwesen war Sache der Gemeinden. Auch die Tarifgesetzgebung entbehrte jeder Übereinstimmung. Die Passagiertaxen schwankten zwischen 4 und 5 Bz. per Stunde, wobei sich erst noch lange Zeit Abweichungen im Stundenmaß ergaben. Die Portoverhältnisse wiesen keine Gleichförmigkeit auf, sodaß nicht selten für dieselben Entfernungen verschiedene Tarifsätze zur Anwendung kamen. Vor allem gab auch der Brieftransit zu zahlreichen Betriebsstörungen Anlaß. Die oft kleinlichen Reibungen, welche sich unter den verschiedenen Postadministrationen erhoben, legten deutlich die Nachteile des bisherigen Systems dar.

Da unter solchen Umständen eine rasche Abwicklung des interkantonalen Verkehrs beeinträchtigt wurde, bemühten sich fortschrittlich gesinnte Stände, im Postwesen einheitlichere Zustände herzustellen. Obschon die erste Tagsatzung nach der Helvetik eine Übereinstimmung der Taxen durchzuführen versuchte, fielen solche

[1]) Ausspruch von Staatsrat Klüber, zitiert in der offiziellen Darstellung der Unterhandlungen zwischen dem waadtländischen und bernischen Postamt. P. A. Bd. I.

Bestrebungen auf unfruchtbaren Boden. Nachdem 1808 der Vorschlag Solothurns abgelehnt wurde, durch ein Konkordat den Postverkehr einfacher und zweckmäßiger zu gestalten, die Kosten wesentlich zu vermindern und mit dem Ausland bessere Verhältnisse zu erzielen, konnte 1818 durch eine Übereinkunft der Vereinheitlichungsgedanke wieder aufgenommen werden. Dieses Konkordat genehmigten zahlreiche Kantone, worunter Solothurn, andere aber machten Vorbehalte oder lehnten es ab. Die beitretenden Stände anerkannten das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone, verpflichteten sich aber, hinsichtlich der Taxen die Angehörigen der andern Kantone gleich ihren eigenen zu behandeln, sich gegenseitig das Postgeheimnis zu garantieren und erklärten alle Postbureaux für den Wert des ihnen Anvertrauten verantwortlich unter Gewährleistung des betreffenden Kantons, jedoch mit Vorbehalt der Übermacht und Gottes Gewalt; bei Beschwerden über die Post sollte in jedem Kanton, dem Fremden wie dem Einheimischen, unentgeltlich und summarisch Recht gesprochen werden.[1]) Auch vereinbarten die gleichen Stände, daß es bei dem früher angenommenen Grundsatz der Unzulässigkeit irgend einer Erhöhung der Taxen oder Veränderung der Routen, zum Nachteil anderer Kantone verbleibe.[2])

Zu weitern bedeutenderen Reformversuchen kam es erst wieder als 1832 der Entwurf einer neuen Verfassung den Gedanken einer Zentralisation mit folgender Bestimmung auszuführen versuchte:

„Art. 26. Das Postwesen im Umfang der ganzen Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen, unter folgenden Vorschriften:

a) Die Postverbindungen dürfen in keinem Kanton im allgemeinen unter den jetzigen Bestand herabsinken.
b) Es soll die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses zu jeder Zeit und unter allen Umständen gesichert sein.
c) Die Tarife werden in allen Teilen der Eidgenossenschaft nach den gleichen Grundsätzen bestimmt.
d) Für die Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung, und zwar:
   1. Die Kantone erhalten drei Vierteile des reinen Ertrages der Postbedienung im Umfang ihres Gebietes.
   2. Die Privaten, welche Posteigentümer sind, erhalten aus der Bundeskasse ebenfalls drei Vierteile des reinen Ertrages. Für weitere Forderungen steht ihnen, wo es der Fall sein sollte, der Rekurs gegen die Betreffenden zu.
   3. Bei allen nach Ziff. 1 und 2 aus der Bundeskasse zu leistenden Entschädigungen werden die Ergebnisse der Verwaltung des Jahres 1832 als Maßstab angenommen.

[1]) Repertorium der eidgenössischen Abschiede (1814—1848) I, pag. 1129 bis 1131.
[2]) Ebenda.

4. Die Entschädigung geschieht durch jährliche Leistung der nach vorstehenden Bestimmungen schuldigen Summe, die jedoch mittelst des fünfundzwanzigfachen Betrages in teilweisen Raten oder in einer Zahlung losgekauft werden kann.
5. Die in Ziff. 2 bezeichneten Privaten haben das Recht auf Tilgung in vier Jahresraten.

e) Die allfällige Übernahme von vorhandenem Material und die Benutzung von Gebäulichkeiten ist Sache gütlichen Einverständnisses zwischen der eidgenössischen Postverwaltung und den Eigentümern."

Die Tagsatzung gewährte aber dem Bund ein bloßes Aufsichtsrecht über das kantonale Postwesen.

Auf der Tagsatzung von 1834 verlangte St. Gallen die konkordatsweise Behandlung nachstehenden Gegenstandes: „damit im Postverkehr eine gewisse Erleichterung eintreten könne, möge der freie Transit der Briefpostgegenstände in dem Sinne gegenseitig gewährt werden, daß jeder Kanton verpflichtet sei, dem andern sogenannte Amtspakete für weitliegende Kantone abzunehmen und dieselben gegen billige Vergütung transitieren zu lassen."[1]) Um diesen Vorschlag näher zu beraten, wurde eine Kommission eingesetzt; sie arbeitete einen Bericht aus, der mit 13½ Stimmen, worunter Solothurn, ad instruendum in den Abschied auf die ordentliche Tagsatzung von 1835 gelegt wurde. In der folgenden Versammlung fand sich aber weder zur Annahme noch zur Verwerfung die ordentliche Mehrheit.

Ein weiterer Versuch zur Änderung der nach und nach unhaltbar werdenden Zustände ging von der Postverwaltung Zürichs aus, welche 1843 sämtliche Regierungen zu einer gemeinsamen Postkonferenz einberief. Das Resultat der Besprechung bildeten 9 Übereinkommen und 7 Beschlüsse. Sie betrafen die Regelung der Brief- und Passagiertaxen, den Transit geschlossener Korrespondenzpakete, die Porti und Gewichtsnormen für Schriften und Mustersendungen, Druckschriften und Zeitungen, sowie die einläßlichen Vorschriften über die Behandlung der Transitsendungen.[2]) Diese Bestrebungen zur Verbesserung des schweizerischen Postwesens verloren aber bald ihren unmittelbar praktischen Wert. Einmal blieb Bern den Zürcher-Beratungen fern und lud seinerseits die Stände zu einer Gegenkonferenz nach Bern ein, um eine Zentralisation oder ihm nachteilige Reglemente zu verhindern. Zum andern nahmen nur wenige Stände die Vorschläge bedingungslos an, unter ihnen Solothurn, verschiedene versagten die Zustimmung oder machten sie von der Klausel abhängig, daß alle oder gewisse Kan-

[1]) Repertorium der eidgenössischen Abschiede 1818—1848.

[2]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Zürich, Konferenzprotokoll. Im übrigen vergleiche Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, pag. 122 ff., sowie Buser, Geschichte der schweizerischen Posttaxengesetzgebung, pag. 24 ff.

tone den Konkordaten beitreten sollten. Wenn nun auch der augenblickliche Erfolg fraglich war, so darf man den Einfluß dieser Besprechungen auf den Abschluß kantonaler Verträge nach 1844 nicht außer Acht lassen. In diesem Sinne berichtete die solothurnische Regierung an den Kantonsrat: „Die frühere Postkonferenz von Zürich hat zwar bei den widerstrebenden verschiedenen Interessen bezüglich auf allgemeine Regelung der innern Postangelegenheiten ihren Zweck noch nicht erreichen können, indessen immerhin großartigere und für das Gesamtpublikum erspriessendere Ansichten aufgestellt, die sich bei den verschiedenen Spezialverträgen wohl immer mehr Bahn brechen werden."[1])

Zu einer allmählichen Vereinheitlichung des schweizerischen Postwesens wäre man in der Folge vielleicht auch gelangt durch die gemeinsam mit dem Ausland unterhandelten Verträge und die daraus entstandene Notwendigkeit, eine gleichmäßige Teilung der festen internationalen Taxen vornehmen zu müssen. Schon 1844 betonte der französische Minister des Auswärtigen die Dringlichkeit eines Zusammenschlusses der Schweiz auf verkehrspolitischem Gebiet. Anläßlich der Erneuerung eines Postvertrages zwischen Genf und Frankreich schrieb Guizot dem schweizerischen Geschäftsträger: „. . . Il est douteux, que l'Office Britannique acceptât cet arrangement. s'il ne lui était proposé que pour un seul canton, ou même pour deux ou trois cantons, et qu'il ne préferât attendre que tous les cantons suisses se fussent concertés entre eux et entendus avec le Gouvernement du Roi pour faire d'un semblable arrangement une mesure générale et arriver à un prix uniforme. Je crois donc en définitive, Monsieur, qu'il serait opportun et qu'il y aurait avantage pour la régularité et la facilité des relations postales de la France avec les cantons suisses, que les conventions que règlent ses rapports fussent renouvelées simultanément, afin d'en faire disparaître les différences et les inégalités qui entâchent."[2])

Eine allgemeine Aktion aller schweizerischen Stände konnte zum ersten Mal während des Abschlusses einer Postübereinkunft mit Österreich erzielt werden. Nachdem zwar die verschiedenen kantonalen Verwaltungen besondere und einander oft entgegengesetzte Wünsche vorbrachten, erreichte man erst in Wien ein einheitliches Vorgehen. Es war Österreich, welches wiederholt dar-

[1]) 12. R. B., pag. 172. Die Postkonferenz von Zürich behandelte auch die Frage, wie weit der Begriff des Regals aufzufassen sei. Man kam aber zu keiner Einigung, da es einige Kantone nur auf die Brief- und Geldbeförderung, andere auch auf den Reisendentransport ausdehnen wollten. Die Regierung von Solothurn erließ 1844 unter dem Einfluß dieser stattgefundenen Tagungen ein Gesetz, worin sie die Brief- und Geldübermittlung als regalpflichtig erklärte. Sie vergaß aber den Personenverkehr zu erwähnen, der damals gerade in voller Entwicklung begriffen war. Durch einen spätern Erlaß wurde diese Lücke ausgefüllt. Im übrigen brachte dieses Gesetz nichts neues; denn seit der Mediation fielen diese drei Geschäftszweige allein der Post zu. Siehe Beilage 11.

[2]) Pasteur, Das Postwesen und die Tagsatzung, pag. 16.

auf hinwies, daß es ihm unmöglich sei, mit jedem Kanton einzeln zu unterhandeln und einem schweizerischen Vertreter beantragte, die Ansichten sämtlicher Stände über die neu zu treffenden Bestimmungen in einen einzigen Vorschlag zu verschmelzen. Als dadurch ein günstigeres Resultat als bei der frühern Zerfahrenheit zustande kam, wies Staatsrat Pioda bei der Berichterstattung an die Regierungen in Bern auf die besondere Bedeutung dieses Erfolges hin. Er sagte: „Que le succès nous engage à perseverer, car tout n'est pas fini, tandis que les négociations étrangères sont menées à bonne fin, les négociations intérieures ont besoin d'être reprises, il faut surtout que la base des améliorations internationales, le principe du libre transit en paquets clos, soit accepté et proclamé. Cette base établie, l'édifice des réformes en matières postales s'élèvera avec rapidité, aucun obstacle sérieux n'en arrêtera plus le développement et la Suisse sera bientôt à la hauteur des exigeances du temps dans cette branche si importante pour l'économie des Etats."[1]) Man merkt hier zum erstenmal, daß die glückliche gemeinschaftliche Unterhandlung der Stände mit einer fremden Macht den Anlaß zur Neuaufnahme zentralistischer Reformen im Inland bilden könnte. Als dann Basel dafür eintrat, den eben angenommenen Grundsatz des freien Transits mit geschlossenen Paketen auch auf den internationalen Korrespondenzverkehr auszudehnen, erachteten die andern Kantone, unter ihnen Solothurn, diese Anregung von so allgemeinem Interesse, daß sie vor eine schweizerische Postkonferenz gehöre, mit deren Einberufung man Bern betraute.

Allein bevor Bern seinen Aufgaben nachkommen konnte, lösten die politischen Ereignisse des Jahres 1848 die ihm gestellten Aufgaben in einfacherer und rascherer Weise. Durch den Sonderbundskrieg fiel die bisherige staatsrechtliche Grundlage der Eidgenossenschaft, die bis jetzt eine zielbewußte, starke Zentralgewalt nicht erlaubte. Anstelle des lockern Staatenbundes trat durch die Verfassung vom 12. September 1848 der Bundesstaat, welcher mit der staatlichen Einigung die Zersplitterung der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik beseitigte. Neben dem Maß-, Münz- und Zollwesen wurde auch die Post zentralisiert.

Die von der Tagsatzung eingesetzte Revisionskommission befürwortete eine Vereinheitlichung der Post aus nationalpolitischen, administrativen und finanziellen Gründen. Sie nahm zu diesen drei Punkten folgendermaßen Stellung:[2]) „Das Postwesen, so wurde bemerkt, habe wie wenige Zweige der Verwaltung binnen kurzer Zeit und nachdem das Wesen des Objektes genauer erfaßt worden

[1]) Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Zürich 1847, Bericht von La Roche-Stähelin und Protokoll der Berner Konferenz vom 15. Juli 1847.

[2]) Abschied 1847, IV. Teil. Protokoll über die Verhandlungen der am 16. August 1847 durch die hohe Eidg. Tagsatzung mit der Revision beauftragten Kommission, pag. 61—66.

sei, mannigfaltige Umgestaltungen erlebt und zu den überraschendsten Resultate geführt. Während noch vor kaum einem Menschenalter im Kanton Glarus eine reformierte und katholische Post bestanden — während anderwärts dieser Verwaltungszweig einzelnen Familien als Sinekure zur Ausbeutung erlassen worden sei — wären die Kantone in der neuen Zeit zu der Einsicht gelangt, daß theils im Interesse des Publikums, theils zum Vortheile des Staatsärars die Verwaltung des Postwesens durch die Kantonalregierungen übernommen werden müsse, und unter Obsorge des Staates habe dieser Verwaltungszweig in jeder Beziehung überraschende Fortschritte gemacht.

Wenn auch der Vorteil bei einer Zentralisation in Zweifel gezogen werden könne, sofern nur die ökonomische Seite berücksichtigt werde, so müsse der Grundsatz um dessentwillen festgehalten werden, weil er geeignet sei, zur Hebung des nationalen Elementes ein ebenfalls nicht unwichtiges Moment abzugeben. Noch die jüngste Zeit habe die diesfallsige Zersplitterung der schweizerischen Kantone in ihrer ganzen Blöße zur Schau gestellt und nirgends habe sich die lose Verbindung äußerlich in einem höhern Grade geoffenbart, als gerade in diesem Zweige, welcher die Bestimmung haben könnte, wesentlich zur Hebung der Nationalität wie des allgemeinen Wohlstandes beizutragen . . . . Durch ein Institut, wie die Post, welche tagtäglich dem Bürger an jedem Orte die Einheit der Eidgenossenschaft vor Augen führe, müsse das Gefühl der Zusammengehörigkeit offenbar an Lebendigkeit gewinnen.

Gegen die Einwürfe (daß eine Zentralpostverwaltung nicht im Stande sein werde, den Bedürfnissen ebensogut zu genügen, wie es den einzelnen Kantonsadministrationen gelungen sei und daß ein Bedürfnis zur Zentralisation schwerlich vorhanden sei) wurde jedoch erinnert, daß die besondern Interessen, welche einzelne industrielle Kantone vor den agrarischen haben müßten, sich ohne Zweifel leicht werden Anerkennung verschaffen können und wenn der bisherige Stand der Posten ungefähr der gleiche bleibe, wenn die Tarife namentlich eine Ermäßigung finden, so würde die Sollicitation um neue oder veränderte Routen, oder auch in anderer Beziehung so erheblich nicht werden. Offenbar aber müsse eine Zentraladministration bedeutende Vorzüge haben vor den 12 oder 15 einzelnen Postverwaltungen und ein wesentliches Gewicht müsse auf den Umstand fallen, daß alsdann günstigere Verträge mit dem Auslande geschlossen werden könnten, welches die lose Verbindung und die Sonderinteressen der Kantone klug dazu ausgebeutet habe, sein Felleisen wohlfeiler durch die Schweiz zu spedieren.

In Beziehung auf den finanziellen Punkt wurde wesentlich folgendes hervorgehoben: Eine tüchtige zentrale Verwaltung werde auch im Stande sein, der Ökonomie nicht unerhebliche Vortheile zuzuwenden. Gerade die beständigen zwischen den einzelnen Kantonsverwaltungen stattfindenden Reibungen wären Ursache gewesen an mancher Einbuße, welche statt Gewinns die Kantone

hätten erfahren müssen. . . . . Wenn andere Kantone für den Fiskus einen verhältnismäßig sehr bedeutenden Überschuß zu erzielen vermocht hätten, so wirken die hohen Postansätze auf den Handel verderblich ein, wenn z. B. ein Brief von Genf nach der östlichen Schweiz beinahe ebensoviel koste, wie ein Brief von Konstantinopel nach ebendahin. Die Administration durch eine Zentralbehörde müsse schon deshalb wohlfeiler zu stehen kommen, weil dann die verschiedenen einzelnen Postkommissionen und Postdirektionen, sowie die Auslagen, welche infolge der Verschiedenheit der Kantonalinteressen die notwendigen Postkonferenzen verursachen, wegfallen müssen. Ferner könnte auch dadurch ein wesentliches Ersparnis eintreten, daß viele Doppelkurse, welche bei der gegenwärtigen Organisation die einzelnen Kantone einzurichten und zu unterhalten hätten, unterbleiben und zu Hauptkursen vereinigt werden könnten."

Die Revisionskommission legte den weitern Besprechungen Art. 26 des Entwurfes von 1832 zu Grunde. In den Beratungen drehte sich die Hauptfrage namentlich um das Maß der Entschädigung an die Kantone, wenn die postulierte Zentralisation verwirklicht werden sollte. Währenddem namentlich die katholischen Orte eine vollständige Entschädigung verlangten, befürworteten Bern, Zürich, Solothurn und St. Gallen mehr oder weniger bestimmt eine Vereinheitlichung der Post ohne den Kantonen die Abtretung des Regals zu vergüten. Der Abgeordnete Solothurns mußte nach seiner Instruktion den Grundsatz vertreten, daß der ganze Ertrag des Postwesens in die Bundeskasse fallen solle. Würde aber der Gedanke der Ablösung durchdringen, dann hätte er den Antrag zu unterstützen, „daß nie mehr Entschädigung bezahlt werden soll, als die reine Einnahme beträgt."[1]) Man strebte also in Solothurn nicht darnach, vom Bund viel Geld zu erhalten, sondern ihm die Möglichkeit zu belassen, die Post den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu verwalten.

Allein die Ansicht der Entschädigung überwog und man einigte sich zunächst darauf, daß bei der Berechnung der zu leistenden Summe von den fünf letzten Jahren das höchste und das niedrigste Ergebnis abgezogen werden solle. Da die Kommission aber später fand, daß dieser Beschluß ungerecht sei und mit der offen ausgesprochenen Anschauung im Widerspruch stehe, indem man ursprünglich die Kantone in ihrem Finanzhaushalt nicht beeinträchtigen wollte, so empfahl sie mit einer Mehrheit von 10 Stimmen, daß der Durchschnittsertrag der letzten vier Jahre mit Abzug des niedrigsten Ergebnisses angenommen werde. Nachdem sich für die Zentralisation eine Mehrheit von 14 Stimmen ausgesprochen hatte, bildete der durch die Revisionskommission modifizierte Art. 26 des Entwurfes von 1832 den Ausgangspunkt für die Diskussionen in der Tagsatzung.[2])

[1]) Abschied 1847, IV. Teil, Beilage Lit. e (Instruktionen), pag. 12—13.
[2]) Protokoll der Revisionskommission, pag. 62—66.

Dabei erhob sich zunächst die grundsätzliche Frage: soll zentralisiert werden oder nicht und wenn ja, nach welchem Maß haben die Kantone entschädigt zu werden? Einzig Basel-Stadt focht die geplante Vereinheitlichung an. Es bezweifelte, ob die Verwaltung durch die vorgeschlagene Neuorganisation in dem Maße gewinnen werde, wie man anzunehmen geneigt sei. Gegenüber dem Auslande werde die Eidgenossenschaft allerdings eine bessere Stellung einnehmen, allein im Innern ließen sich gegen eine zentralisierte Administration nicht unwesentliche Bedenken anführen:[1]) „Die Postverwaltung, wolle sie anders ihrem Begriffe entsprechen, müsse die eigentlichen Lokalbedürfnisse und Verhältnisse berücksichtigen, und es sei dies eben nur insofern möglich, als die Handelswelt einen unmittelbaren Einfluß auf die Administration und die zunächst betheiligte Klasse der Bevölkerung auch ein Wort mitzusprechen habe. Es lasse sich ferner nicht leugnen, daß die Beamten der Eidgenossenschaft in viel unabhängigeren Verhältnissen sich befinden und unter keiner so genauen Kontrolle stehen werden, als die gegenwärtigen Beamten, welche von den Behörden speziell beaufsichtigt werden könnten. Es werde nach und nach ein Polizeibeamtenstaat sich entwickeln, welcher weniger die Befriedigung des Publikums, als die Hebung seiner Standesinteressen im Auge haben dürfte. Eine solche Bureaukratie widerspreche aber den Ansichten und Neigungen unseres Volkes, welches einen Werth darauf lege, einen direkten Einfluß auf solche Zweige der Verwaltung auszuüben, bei denen es ebenfalls unmittelbar betheiligt erscheine." Anstelle der beabsichtigten Zentralisation schlug Basel-Stadt dagegen vor, in Übereinstimmung mit Art. 20 von 1832 den Artikel so zu fassen: „Dem Bunde steht die Beaufsichtigung des Postwesens in der Eidgenossenschaft zu. Ein Bundesgesetz wird deren Umfang bestimmen. Zu einer allfälligen Zentralisation des Postwesens, besonders hinsichtlich der Verbindungen mit dem Auslande, soll auf dem Wege des Konkordates das Weitere eingeleitet werden."[2]) Diesen Antrag unterstützten jedoch neben Basel nur drei Kantone, nämlich Graubünden, Tessin und Genf. Neuenburg behielt sich das Protokoll offen.

Man war doch allgemein auf eine Zentralisation gefaßt und suchte nur bei der Entschädigungsfrage für seinen Kanton möglichst viel zu erhalten. Bei der Behandlung dieser Angelegenheit setzte denn auch die Diskussion weit kräftiger ein. Namentlich für die Wahl der Jahre als Grundlage der Ablösungsberechnung brachten die Stände die verschiedensten Möglichkeiten vor. Im Vordergrund standen die Vorschläge von Freiburg, den Durchschnittsertrag von 1841 bis 1846 zu nehmen, Zürich die Jahre 1845, 1846 und 1847 zu wählen, jedoch in der Meinung, daß diejenigen Kantone, welche sich im letzten Jahr in einer ungünstigen Lage

[1]) Abschied 1847, Bd. IV, pag. 232.
[2]) Abschied 1847, Bd. IV, pag. 230.

befanden, statt 1847 das Jahr 1844 anrechnen können; Baselstadt beantragte den Kantonen die jährliche Durchschnittssumme des Reinertrages zu geben; während Aargau befürwortete, den Ständen aus dem Reinertrag die Durchschnittssumme des Gewinnes zu verabfolgen, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen bezogen hatten. „Sollten die Einnahmen dazu nicht reichen, so werden sie nach dem Verhältnis dieser Durchschnittssumme unter den Kantonen verteilt. Ein Überschuß fällt in die Bundeskasse."[1]) Uri regte an, die Entschädigung für das Postregal in einer einmaligen Aversalsumme den Kantonen auszubezahlen.[2]) Solothurn stellte in den Beratungen nie einen besondern Antrag, stimmte aber stets gegen die Versuche, auch das ungünstige Jahr 1847 als Durchschnittsjahr anzunehmen.

Im weitern verbreitete sich die Diskussion über die Frage, wie die Kantone, welche die Post verpachtet, oder vom Postwesen noch nichts bezogen hatten, zu behandeln seien, und ob der Bund das kantonale Postmaterial zu übernehmen habe. Die diesen Problemen gegebene Lösung ergibt sich aus Art. 33 der neuen Verfassung, der in der Schlußabstimmung von 15 Ständen, worunter auch Solothurn, angenommen wurde:[3])

„Art. 33. Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung, und zwar nach folgenden näheren Bestimmungen:
   a) Die Kantone erhalten jährlich die Durchschnittssumme des reinen Ertrages, den sie in den 3 Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen auf ihrem Kantonalgebiete bezogen haben. Wenn jedoch der reine Ertrag, welchen der Bund vom Postwesen bezieht, für Bestreitung dieser Entschädigung nicht hinreicht, so wird den Kantonen das Mangelnde nach Verhältnis der festgesetzten Durchschnittssumme in Abzug gebracht.
   b) Wenn ein Kanton unmittelbar vom Postwesen noch gar nichts oder infolge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrages bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete demjenigen Kanton, der dasselbe gepachtet hatte, erweislicher-

[1]) Abschied 1847, Bd. IV, pag. 230.
[2]) Abschied 1847, Bd. IV, pag. 235.
[3]) Burckhardt, Kommentar der Schweiz. Bundesverfassung, pag. 338.

maßen rein ertragen hat, so sollen solche Verhältnisse bei der Ausmittlung der Entschädigungssumme billige Berücksichtigung finden.

c) Wo die Ausübung des Postregals an Private abgetreten worden ist, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung.

d) Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit dasselbe zum Gebrauche tauglich und erforderlich ist, gegen eine den Eigentümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen.

e) Die eidgenössische Verwaltung ist berechtigt, die gegenwärtig für das Postwesen bestimmten Gebäulichkeiten gegen Entschädigung entweder als Eigentum oder aber nur mietweise zur Benutzung zu übernehmen."

Zur Ausführung dieses Artikels setzte die Bundesversammlung am 28. November 1848 die Übergangsbestimmungen fest,[1]) wonach die Post vom 1. Januar 1849 an auf Rechnung der Eidgenossenschaft übernommen werden und die in den Kantonen bestehenden gesetzlichen und üblichen Einrichtungen bis zu ihrer definitiven Regelung in Kraft bleiben sollten. Die Behörden und Beamten hatten die gleichen Rechte auszuüben und zu erfüllen, die ihnen von Kantons wegen übertragen worden waren.

Vom 4. Juni 1849 datiert das Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung,[2]) welche die Schweiz in elf Postkreise gliedert. Solothurn teilte man dem 5. Kreis Basel zu, mit Ausnahme der auf dem rechten Aareufer liegenden Gemeinden des Bezirkes Olten, die dem 6. Kreis Aarau zugewiesen wurden. Das Gesetz vom 4. Juni betreffend das Postregal[3]) überträgt dieser Anstalt als ihr allein zustehende Geschäfte: die regelmäßige Beförderung von Personen, Briefen, Paketen und Geld. Also das, was in Solothurn bereits seit der Mediation in den Bereich der Postverwaltung fiel. Am 8. Juni erfolgte die Veröffentlichung des neuen Taxgesetzes.[4]) Es stellte die Tarife nach dem Gewicht und der Entfernung auf. Letztere mußte nach der kürzesten Poststraße, die vom Aufgabe- bis zum Empfangsbureau führt, bemessen werden, was unter den kantonalen Verwaltungen recht

[1]) Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849, pag. 143 und 243—252.

[2]) Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849. Beilage zu Nr. 5, pag. 5—11 (Entwurf); Beilage zu Nr. 12, nach pag. 1—14 (Botschaft); Bundesblatt 1849, Band II, pag. 109 ff. (Gesetz).

[3]) Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849. Beilage zu Nr, 5, nach pag. 150 (Entwurf); Beilage zu Nr. 7, nach pag. 174 (Botschaft); Bundesblatt 1849, Band II, pag. 102 ff. (Gesetz).

[4]) Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849. Beilage zu Nr. 13, nach pag. 258 (Entwurf); Beilage zu Nr. 13, pag. 7, nach pag. 258 (Botschaft); Bundesblatt 1849, Band II, pag. 115—122 (Gesetz).

Dieses Gesetz brachte für den interkantonalen Verkehr ganz bedeutende Taxverbilligungen. Die solothurnischen Verhältnisse ergeben

oft nicht geschah. Für die Briefe waren 4 Entfernungsstufen vorgesehen, wovon die erste bis 10 Stunden, die letzte über 40 Stunden reichte.

Um die Liquidation der kantonalen Postverwaltungen durchzuführen, wurde eine Kommission bestellt, welche mit den Bundesbehörden die Ablösungssummen und den Wert des zu übernehmenden Postmaterials zu ermitteln hatte. Durch Kreisschreiben vom 23. Dezember 1848 lud der Bundesrat das solothurnische Finanzdepartement ein, die Berechnung des Durchschnittsertrages nebst den geltenden Gesetzen und Verordnungen einzusenden. Der betreffende Teil der Erwiderung lautet:[1]) „Wir geben uns die Ehre Ihnen hiemit die Generalrechnungen unserer Postverwaltung nach unsern hierseits eingeführten Rechnungsjahren, die im allgemeinen von April zu April gehen, zu übermachen, und zwar von den Jahren:

1844/45	mit	einem	Reinertrag	von	Fr.	9'210.34
1845/46	„	„	„	„	„	7'987.06
1846/47	„	„	„	„	„	5'548.15[2])
					Total Fr.	22'745.55

sich aus der beiliegenden Tabelle. (Zusammengestellt nach der Tabelle 1 im Bundesblatt 1849, Band II.)

Von Solothurn nach:	Taxe vor 1849 in Rp.	Taxe nach 1849 in Rp.	Von Solothurn nach:	Taxe vor 1849 in Rp.	Taxe nach 1849 in Rp.
Aarau	10	5	Herisau . . .	25	15
Altdorf . . .	15	10	Lausanne . .	20	10
Appenzell . .	30	15	Liestal . . .	10	10
Baden	15	10	Luzern . . .	10	10
Basel	10	10	Neuenburg . .	10	10
Bellinzona . .	30	15	Schaffhausen .	15	10
Bern	5	5	Schwyz . . .	15	10
Burgdorf . . .	5	5	Sitten	20—30	15
Chur	25	15	Stans	15	10
Frauenfeld . .	20—22½	10	Thun	10	10
Freiburg . . .	10	10	Vevey . . .	15—20	10
St. Gallen . .	25	15	Winterthur . .	20	15
Genf	25—27½	15	Zug	15	10
Glarus . . .	25	15	Zürich . . .	20	15

Trotzdem Solothurn in den letzten Jahren des Staatsbetriebes einen billigen Tarif hatte, konnten jetzt doch wesentliche Herabsetzungen erzielt werden, was sich namentlich aus dem Wegfall der verschiedenen Transitgebühren und einer nach gleichen Grundsätzen aufgestellten Berechnung erklärt.

[1]) Bundesarchiv Bern, Aktenband: Übernahme der Posten durch den Bund.

[2]) Diese Abnahme des Reinertrages wurde durch die Einführung von Verkehrsverbesserungen (namentlich des Fußbotenverkehrs) verursacht.

Durchschnittsertrag Fr. 7'581.85, ferner ein Verzeichnis der Postbeamten unseres Kantons mit Angabe ihres jährlichen Gehaltes von zusammen Fr. 14'000.—, worunter jedoch die Besoldung des Postkontrolleurs Herrn Wirz mit Fr. 1'100.— nicht mitgerechnet ist, da derselbe als erster Departementssekretär seinen Gehalt bis dahin direkte aus der Staatskasse zu beziehen hatte." Somit betrug der Durchschnittsertrag für die Berechnung der Entschädigung Fr. 7'581.85. Mit Schreiben vom 19. Juli 1849 zog jedoch der Bundesrat Fr. 529.89 ab, als Betrag der Porti, die in den solothurnischen Rechnungen, weil vom Staat getragen, als Einnahmen gebucht wurden. Solothurn wandte gegen diese Reduktion nichts ein, vorausgesetzt, daß bei allen Kantonen auf gleiche Art vorgegangen werde.[1]) Später verlangte das Postdepartement, um die Rechnungen mit den übrigen Kantonen gleichzustellen, daß noch ein billiger Mietzins für die Postgebäude ausgemittelt und vom Reinertrag abgezogen werde. Infolge nachträglicher Berechnungen und Verminderungen betrug die erste entrichtete Entschädigung nach dem Rechenschaftsbericht 1850 bloß Fr. 5'024.18 (Budget Fr. 6'300.—). Er erblickt den Grund dieser Abweichung darin, daß einerseits in der Durchschnittsberechnung die Mietpreise der Postlokale und die vom Staat getragenen Porti nicht abgezogen waren, und sich andererseits das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung viel ungünstiger gestaltete, als die nach der Bundesverfassung ausgemittelte Skala der Anteilsumme der Kantone auswies. Als 1851 nur Fr. 5'644.89 ausbezahlt werden konnten, wurde die Regierung durch den Kantonsrat eingeladen: „die Durchschnittsberechnung über Postentschädigung zu untersuchen und nach Erfinden der betreffenden Bundesbehörde geeignete Reklamationen einzureichen und dem Kantonsrat in nächster Sitzung darüber Bericht zu erstatten."[2]) Auf den Vorschlag des Finanzdepartementes schrieb man an den Bundesrat:[3]) „Durch Beschluß des Kantonsrates vom 30. Dezember allhier sind wir veranlaßt worden die Berechnung über die von der Eidgenossenschaft an unsern Kanton zu leistenden Entschädigungen einer nochmaligen Prüfung zu unterwerfen. Wir nehmen die Freiheit Ihnen das Ergebnis der von unserm Finanzdepartement vorgenommenen Untersuchungen mitzuteilen. Nach unserer Ansicht beträgt die für Abtretung des Postregals an uns jährlich zu leistende Summe in alter Währung Fr. 7'343.65, also Fr. 335.43 mehr als die bisherige Berechnung. Wir ersuchen Sie, Sie möchten auch Ihrerseits die Sache nochmals untersuchen, und wenn Sie, wie wir hoffen, unsere Bemerkungen richtig finden, uns die richtige Summe zugut schreiben, umsomehr, da seinerzeit die Berichtigung allfälliger Differenzen, die sich aus der Verschiedenheit der Rechnungsepochen ergeben könnten, von uns vorbehalten und uns von

[1]) R. M. 1849, pag. 692.
[2]) Protokoll des Kantonsrates 1851, pag. 312.
[3]) R. M. 1852, pag. 497.

Ihnen zugestanden worden sind." Die endgültige Regelung der Ablösungssumme traf der Bundesrat durch den Entschädigungsvertrag vom 24. Juli 1852, wodurch die an Solothurn zu leistende Vergütung auf Fr. 10'490.93 neuer Währung festgesetzt wurde.[1]) Reichte aber einmal der Reinertrag der schweizerischen Postverwaltung nicht aus, dann mußte man sich einen Abzug gefallen lassen. Der Bundesbeschluß vom 20. Januar 1860 machte es jedoch zur Regel, daß die frühern unzureichenden Jahresergebnisse durch spätere Überschüsse ausgeglichen wurden. So führen die solothurnischen Staatsrechnungen von 1855 eine Abfindung von Fr. 8'530.14 an; 1858: Fr. 9'462.27; 1860 zahlte der Bund samt den Restbeträgen Fr. 16'744.50 aus. Die Entschädigungspflicht fiel bei der Totalrevision der Verfassung von 1874 weg. Es war dies eine Folge des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen, der ihnen die materiellen Lasten des Militärwesens abnahm.[2])

Am 19. Januar 1849 übermittelte das Finanzdepartement der Generalpostdirektion das Inventar[3]) über das abzutretende Material, das nach unparteiischer Schätzung einen Wert von 18'117.48 Franken hatte. Sie verweigerte jedoch die Abnahme einiger älterer Mobilien und Bureaugerätschaften. Infolge stattgefundener Unterhandlungen — wobei namentlich der Preis der Postwagen heruntergesetzt wurde, — stellte sich die zu entrichtende Entschädigung auf:

Mobilien und Gerätschaften	Fr. 5'725.29
Fuhrwerke	„ 8'608.43
	Fr. 14'333.72

Der Bund übernahm auch provisorisch die bisher kantonalen Beamten in seine Dienste. Mit Schreiben vom 7. Dezember 1848[4]) ersuchte er den Regierungsrat „allen Postbeamten und Angestellten anzuzeigen, daß sie vom 1. Januar 1849 an provisorisch im Dienste der Eidgenossenschaft stehen und daß die Zentralbehörden freie Hand sich vorbehalten, sowohl bei Einführung der neuen Organisation das Personal nach Gutfinden zu bestellen, als auch in der Zwischenzeit bis dahin beliebige Änderungen eintreten zu lassen. Ferner ist auch sämtlichen dortigen Bürgen anzuzeigen, daß ihre Sicherheitsleistung von dem Kanton auf die Eidgenossenschaft übergehe und zu Gunsten derselben als fortbestehend betrachtet werde." Dasselbe galt ebenfalls für alle diejenigen, welche mit der bisherigen kantonalen Postverwaltung im Vertragsverhältnis standen.

Am 24. Februar 1849 erkundigte sich das Postdepartement über die Gebäulichkeiten, welche bis dahin dem Postdienst zur Verfügung standen und verlangte namentlich Auskunft, ob sie

[1]) R. M. 1852, pag. 755 und 762, Staatsrechnung von 1852.
[2]) Fleiner, Das Bundesstaatsrecht der Schweiz, pag. 500. Burckhardt, op. cit., pag. 339.
[3]) R. B. 1849, pag. 197.
[4]) P. A. Bd. V.

im Staats- oder Privatbesitz seien und ob man sie weiter verwenden könne. Im Kanton Solothurn gab es aber außer dem Zentralbureau und der Wagenremise keine andern der Verwaltung gehörenden Lokale; denn die Verwalter mußten selber für geeignete Bureaux besorgt sein. Trotzdem der Regierungsrat bereit war, der eidgenössischen Post sein altes Posthaus gegen billige Miete zu überlassen, zog sie es vor, „statt der gegenwärtigen auf einer Nebengasse von jedem Gasthofe entfernten Lokalität, zu der man nur mit Verspätung und der steilen Gassen wegen, mit Mühe fahren könne" in der Hauptgasse ein neues zu mieten.[1])

Untersuchen wir den Einfluß der Zentralisation auf den solothurnischen Postverkehr: Für die Verteilung der Korrespondenzen im Innern des Kantons brachte sie zunächst im wesentlichen keine Besserung. Ja, das Postdepartement hob sogar, in Verkennung der örtlichen Verhältnisse, die direkte Verbindung der Amtei Dorneck-Thierstein mit Basel und die Ablage in Egerkingen auf. Die energische Einsprache der betreffenden Gemeinden, unterstützt vom Regierungsrat bewirkte aber, daß diese Verfügungen wieder rückgängig gemacht wurden.[2]) In der Folgezeit begnügte sich dann die schweizerische Postverwaltung damit, den Fußbotendienst auf Grund der kantonalen Verordnung vom 5. April 1848 zu erweitern, wenn derartige Gesuche an sie gelangten. Zu Beginn der Fünfzigerjahre reichten zahlreiche Ortschaften beim Bundesrat Petitionen ein, damit die zweimal wöchtenliche Briefvertragung vermehrt würde. Das Finanzdepartement empfahl jeweils solche Wünsche mit dem Hinweis[3]) „als wir durch unsere Verordnung vom 5. April 1848 einen allgemeinen Botendienst anordneten, sahen wir wohl voraus, daß eine zweimalige Verbindung in der Woche nicht überall genügen werde, wesmaßen auch in § 1 gesagt wird, es soll wenigstens eine zweimalige Verbindung eingeführt werden. Da aber das Institut in seiner jetzigen Institution neu war, so zogen wir vor, gleichsam probeweise, nur wenige Tage zu bestimmen, und je nach Umständen und Bedürfnis später eine Vermehrung eintreten zu lassen. Wir ersuchen Sie, Sie möchten, von gleichen Ansichten ausgehend den gestellten Begehren entsprechen." So erhielten denn allmählich die Dörfer in den Bezirken Bucheggberg, Kriegstetten und Thierstein wöchentlich dreimalige Botenverbindungen.[4])

Im übrigen aber bestand in diesem Verteilungsdienst ein gesetzwidriger Zustand. Der Bundesrat führte in seiner Botschaft an die Bundesversammlung über das Posttaxengesetz[5]) aus „gegen Entrichtung dieser Taxe wird jedem Adressaten der Brief in seine Wohnung gebracht und eine besondere Bestellgebühr darf nicht

[1]) P. A. Bd. V.
[2]) R. B. 1849, pag. 197.
[3]) R. M. 1850, pag. 851 und 852.
[4]) R. M. 1851, pag. 71, 494 und 1001, R. M. 1852, pag. 175.
[5]) Bundesblatt 1848 bis 1849, I. Beilage zu Nr. 13, nach pag. 258, pag. 12.

bezogen werden." Diese Anordnung wurde in Solothurn jahrelang nicht erfüllt. Nach § 5 der erwähnten Verordnung mußten nämlich die Dörfer für die Vertragung der Korrespondenzen selber sorgen. Jene stellten auf Kosten der Gemeindekasse einen Briefträger an, oder wo sie dessen Lohn nicht tragen wollten, durfte er sich für seine Mühe durch Bezug einer Extrabestellgebühr indirekt schadlos halten. Auch unter der eidgenössischen Post dauerten diese Verhältnisse fort, wodurch sich das Porto entgegen den Bestimmungen des Bundesgesetzes erhöhte. Erst mit dem 1. November 1854 entschloß sie sich, den Bestelldienst auf ihre Kosten zu übernehmen, sodaß von nun an die Briefe zu der vom Absender entrichteten Taxe ins Haus geliefert wurden.[1]) In den folgenden Jahrzehnten war die Postverwaltung bestrebt, die Briefvertragung den stets wachsenden Verkehrsbedürfnissen anzupassen, die Speditionsverhältnisse der einzelnen Poststellen zu verbessern, und die Zahl der letztern zu erhöhen, wenn dazu Anregungen gemacht wurden.

Was das Kurswesen anbelangt, so lud die Generaldirektion das Finanzdepartement ein, hinsichtlich der neuen Einrichtungen allfällige Wünsche für Verbesserungen mitzuteilen. Am 2. Januar 1849 stellte es nachstehendes Verkehrsprogramm auf:[2])

„1. Direkte Verbindung von Solothurn über Basel statt über Aarau für Briefe, Pakete und Valoren nach und von Baden, Württemberg usw.
2. Instradation nach der kürzesten Linie wenigstens eines der Bern-Zürcher-Wagen über die ebene Straße von Aarburg, Olten und Schönenwerd, statt über die Kreuzstraße, den Strigelberg und Entfelden nach Aarau.
3. Hienach wenigstens zweispänniger Kurierdienst statt des bisher nur einspännigen zwischen Solothurn und Olten, dann aber in Coinzidenz mit dem Zürcher und Luzerner Tagwagen.
4. Fortsetzung des Solothurn-Aarauer-Wagens bis Neuenburg ohne Wagenwechsel und mit Coinzidenz in Neuenburg mit dem Wagen von und nach Yverdon und Lausanne.
5. Nachtwagendienst zwischen Bern und Basel über Solothurn statt über Herzogenbuchsee und somit Aufhebung des kleinen Nachtdienstes zwischen Solothurn und Dürrmühle.
6. Postwagen zwischen Solothurn und Biel in Verbindung mit dem Dampfschiff, statt des bisherigen Omnibus und zu allfälliger Benutzung des Nachtwagens nach Basel.
7. Direkte Verbindung zwischen Solothurn und Freiburg über Büren, Aarberg und Murten, und somit Aufhebung des kleinen Dienstes zwischen Solothurn und Büren."

Die Postverwaltung entsprach der ersten Anregung ohne weiteres, sodaß die Briefe aus Süddeutschland, deren Vermittlung

[1]) Maurer, 60 Jahre Schweizerischen Postdienstes, pag. 44 und 45.
[2]) R. B. 1849, pag. 197 und 198.

sich Aargau bei der Auflösung der Betriebsgemeinschaft auszubedingen wußte, rascher bezogen werden konnten. Dem zweiten Begehren kam sie insofern entgegen, als mit Anfang Februar 1850 der Olten-Aarau-Kurs so eingerichtet wurde, daß er in Aarau Anschluß an den Zürcher und Berner Tagwagen hatte, was Aarau früher stets verweigerte.[1]) Eine direkte Verbindung mit Freiburg konnte nicht durchgesetzt werden, immerhin entschloß sich das Postdepartement, den Verkehr zwischen Freiburg und Solothurn so zu erleichtern, daß der bisherige Kurs nach Aarberg bis Murten ausgedehnt und dort ein sofortiger Anschluß hergestellt wurde.[2]) Den andern Anregungen gegenüber verhielt es sich trotz wiederholter Ermahnungen von Seiten des Finanzdepartementes ablehnend. Dagegen berücksichtigte die Postverwaltung ein Gesuch der Talgemeinden vom Januar 1852 dahingehend, daß zwischen Münster und Balsthal ein Postkurs geschaffen werde:[3]) „die häufigen Verbindungen, die zwischen Münster und den umliegenden Orten einerseits und Balsthal und Önsingen anderseits stattfinden, und dann vorzüglich der Umstand, daß die zusammengehörenden Eisenwerke in der Klus und jene von Choindez sozusagen in täglichem Verkehr sind, berechtigen zu der Erwartung, daß die Kosten durch die Einnahmen nahezu gedeckt werden könnten." Dem Begehren wurde durch Einrichtung eines einspännigen Wagens entsprochen.[4]) Im übrigen verkehrten die großen Diligencenkurse, deren Organisation wir unter dem kantonalen Staatsbetrieb besprochen haben, unverändert weiter.

Eine einschneidende Umwälzung für den Postverkehr brachte der Eisenbahnbau. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann man sich in der Schweiz eifrig mit dieser Angelegenheit zu befassen, und es währte nicht allzulange, bis zwischen wichtigen Verkehrsknotenpunkten Schienenstränge gelegt wurden. Auch in Solothurn begünstigte man den Bau des neuen Beförderungsmittels. Am 1. Juni 1857 eröffnete die schweizerische Zentralbahn den Betrieb auf der Strecke Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel. In Herzogenbuchsee hatte man Anschluß an die Linie Bern-Olten-Aarau. Zwischen Basel-Olten-Luzern baute man ebenfalls eine Eisenbahn. Am 19. Dezember 1854 wurde die Linie Basel-Liestal vollendet, am 1. Juni 1855 Liestal-Sissach und am 1. Mai 1857 Sissach-Läufelfingen. Von da beförderte man die Reisenden bis zur Vollendung des Tunnels per Omnibus über den untern Hauenstein nach Olten, von wo die Fahrt mit der Eisenbahn vorläufig bis Emmenbrücke fortgesetzt werden konnte. Um in die Stadt Luzern zu gelangen, mußte man wieder einen Omnibus benützen.[5])

[1]) R. M. 1850, pag. 482.
[2]) R. M. 1850, pag. 252 und David Bürkli, Der Reisebegleiter für die Schweiz 1857, pag. 29.
[3]) R. M. 1852, pag. 48/49.
[4]) R. M. 1852, pag. 279.
[5]) David Bürkli, Reisebegleiter für die Schweiz 1857/1858.

Dieser Eisenbahnbau hatte für den solothurnischen Postwagenverkehr die nachteiligsten Folgen. Er bereitete den großen Durchgangsposten ein Ende, ohne daß man dabei für die lokalen Anforderungen genügende Fahrgelegenheiten geschaffen hätte. Mit der Eröffnung der Linie Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel mußte der Diligencenkurs Solothurn-Biel-Neuenburg eingestellt und die Postsachen der Bahn anvertraut werden. Als die Zentralbahnstrecke Basel-Liestal-Sissach dem Betrieb übergeben wurde, hob man den Bern Basel-Kurs über Balsthal auf und ersetzte ihn durch einen Wagen von Solothurn nach Liestal mit Anschluß an die Eisenbahn. Auch die Solothurn-Olten-Aarau-Post verkehrte nur noch bis Olten. Um den Verkehr mit Bern aufrecht zu erhalten, richtete man einen Postwagen nach den Bahnstellen Burgdorf und Schönbühl ein.

Wenn auch diese Verbindung der Postkurse mit den Eisenbahnen für den Transit eine befriedigende war, so brachte sie doch für den innern Verkehr empfindliche Nachteile. Die Abgangs- und Ankunftszeiten[1]) — namentlich der Balsthaler- und Oltenerpost — waren dermaßen ungünstig festgesetzt — sie verließen nämlich die Stadt Solothurn am Abend und kamen am Morgen früh wieder zurück, — daß sie die Leute aus Solothurn und den obern Amteien zu ihren Reisen ins Tal und Gäu nicht benützen konnten. Ausgenommen wenn sie des Abends hin- und entweder am andern Morgen zurückreisten oder die Heimkehr um 24 Stunden verschoben. Da sich aber von allen Seiten gegen diesen mißlichen Fahrplan Klagen erhoben, stellte die Regierung beim Bundesrat neuerdings das Gesuch:[2]) „Es möchte ihm gefallen, den innern Verkehr dadurch besser zu berücksichtigen, daß er für eine tägliche zweimalige Verbindung zwischen Solothurn und Balsthal und Solothurn-Gäu-Olten Sorge trage. Es wurde dieses unseres Erachtens billige Begehren durch Hinweisung auf die vor Übergang der Posten an den Bund in fraglichen Richtungen bestandenen zweimaligen Kursverbindungen, sowie mit Hinweisung auf Art. 33 der Bundesfassung und Art. 4 des Bundesgesetzes vom 29. Mai 1849 begründet. Der Regierungsrat war dabei weit entfernt, kostspielige Kurseinrichtungen zu verlangen, zumal er die bestimmte Erklärung abgab, daß die Regierung für einstweilen sich mit einer zweiten einspännigen Kurseinrichtung begnügen würde, wenn damit die Beiwagenpflicht verbunden sei." Der Bundesrat wies jedoch das Begehren aus finanziellen Gründen ab. Das Finanzdepartement

[1]) Von Solothurn nach: Aarberg 6.30—9.40 v. R. 3.20—6.30 n. Balsthal 8.20—10.30 n. R. 3.55—5.55 v. Burgdorf 6.10—9 v. R. 5.15—8.05 n. Murten 6.30—11,45 v. R. 1.15—6.30 n. Olten 3.45—7.15 n. R. 5.30—8.40 v. Schönbühl 6.40—9.15 v. R. 4.55—7.20 n. Die Zahl vor einem Strichchen (—) bezeichnet den Abgang von Solothurn nach der betreffenden Station. (v. = vormittags; n. = nachmittags). Die Zahl nach dem Strichchen die Ankunft am Verbindungsort. (R. = retour.) David Bürkli, Der Reisebegleiter 1857, pag. 29 und 1858, pag. 30.

[2]) R. B. 1857, pag. 36 und 37.

ließ es aber nicht bei diesem Entscheide bewenden, sondern erneuerte sein Anliegen mit der Erklärung, daß Solothurn, falls demselben nicht entsprochen würde, es in seiner Pflicht erachte, die Frage über den Umfang der Verpflichtungen des Bundes durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen. Doch wünsche man, ehe die Regierung zu diesem äußersten Mittel Zuflucht zu nehmen gezwungen wäre, die Sache an einer Konferenz zu besprechen. Sie wurde bewilligt und zwischen dem Vorsteher des schweizerischen Post- und Baudepartementes und dem Leiter des solothurnischen Finanzdepartementes abgehalten, ohne daß jedoch zwischen ihnen eine Verständigung zustande kam.[1])

Trotzdem die Regierung infolgedessen die frühern Gesuche zur Errichtung innerer Fahrpostverbindungen erneuerte, trat der Bundesrat auf solche Reklamationen nicht ein. Verschiedene Beschwerden, die von Solothurn, aus dem Gäu und der Amtei Dorneck-Thierstein an die Regierung gelangten, zeigten deutlich, daß die Bevölkerung derartige, den Verkehr hemmende, Übelstände tief empfand. Die Ursachen, welche der Bundesrat für seinen abschlägigen Bescheid anführte, lagen in der zu geringen Rentabilität der Post im allgemeinen, speziell aber in dem unbedeutenden Ertrag der solothurnischen Fahrpostkurse und in dem mutmaßlich weitern Ausfall, den der Fiskus durch die verlangte Verbesserung erleiden würde. Diese Begründung zur Abweisung des gestellten Begehrens erachtete der Regierungsrat als unzureichend. Denn der Bund habe mit der Zentralisation der Post auch gleichzeitig die Verpflichtung übernommen, mittelst seiner Einrichtungen dem Verkehr wenigstens in dem Maße zu genügen, in welchem die Kantone zur Zeit der Abtretung des Regals dem Publikum die Mittel zum Personen- und Warentransport darboten. Man erinnerte sich, daß in den letzten Jahren der kantonalen Verwaltung eine tägliche doppelte Fahrpost zwischen Solothurn-Gäu-Olten bestand, währenddem sie jetzt so ungünstig eingerichtet war, daß, wer sie nicht notgedrungen benützen mußte, sich andere Fahrgelegenheiten suchte. In der mangelhaften Organisation lag der Grund, weshalb die solothurnischen Kurse einen unbedeutenden Ertrag abwarfen. Um indessen den Bund, mit so geringen Opfern als möglich zu belasten, erklärte die Regierung von Solothurn neuerdings ausdrücklich, sie begnüge sich vorderhand mit einer zweimal täglichen Verbindung, sofern die Pflicht zur Lieferung von Beiwagen für Personen und Waren auf allen Poststationen anerkannt werde. Jedoch auch dieses Entgegenkommen vermochte nicht, die Haltung des Bundesrates zu ändern. Daß Solothurn noch nicht auf bundesgerichtliche Erledigung drang, erklärt sich aus den inzwischen eingetretenen politischen Zeitverhältnissen.[2])

---

[1]) R. B. 1857, pag. 37.
[2]) R. B. 1858, pag. 70/71.

Durch Beschluß vom 20. Dezember 1858 beauftragte der Kantonsrat die Regierung: „Keine Schritte beim h. Bundesrate zur Erlangung zweckmäßigerer Posteinrichtungen im Kanton unversucht zu lassen, und, wenn dem Begehren nicht sonst entsprochen würde, die Frage über den Umfang der Verpflichtungen des Bundes in dieser Angelegenheit schließlich durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen."[1])

Die Regierung kam dieser Aufforderung nach und erneuerte beim Bundesrat nochmals die frühern Beschwerden. Über den Erfolg der unternommenen Schritte und die weitere Entwicklung der Angelegenheit schreibt der Rechenschaftsbericht von 1859 folgendes:[2]) „Wie diese Reklamationen vom h. Bundesrat aufgenommen wurden, ist uns offiziell zwar nicht bekannt, da uns weder von diesem, noch vom Schweizerischen Postdepartement ein darauf bezüglicher Entscheid zugekommen ist, indessen haben wir die Befriedigung, Ihnen mitteilen zu können, daß seither wesentliche Verbesserungen in unseren Posteinrichtungen eingetreten sind. Es wurden nämlich die bisherigen Kurseinrichtungen vermehrt: durch einen neuen täglichen Einspännerkurs von Laufen nach Liestal über Nunningen und Büren; durch einen Zweispännerkurs — jetzt wieder Einspänner — von Dürrenmühle nach Olten. Ferner erlitten die bereits bestandenen Kurse diejenigen Umänderungen, nach welchen das verkehrsbedürftige Publikum schon längstens gerufen hatte.

Es hat der Kanton Solothurn nach dieser Reorganisation fünf tägliche einmalige Kurse:

Solothurn-Schönbühl; Solothurn-Murten; Balsthal-Liestal; Balsthal-Münster und Laufen-Nunningen-Liestal.

Die Organisation derselben ist folgende:

I. Tägliche Doppelkurse:

a) Morgenkurse:

Ein einspänniger Wagen fährt jeden Morgen von Solothurn nach Olten. Derselbe gibt in Önsingen die Reisenden, welche nach Münster oder über Waldenburg nach Liestal fahren wollen, ab; der Kurier, welcher nach Münster fährt, hat dieselben nach Balsthal zu bringen, wo sie sofort in der einen und andern Richtung weiterbefördert werden.

Morgens um die gleiche Stunde wie in Solothurn, geht je ein zweispänniger Wagen von Mümliswil und ein Einspännerkurs von Olten nach Dürrenmühle ab, dort nimmt der Wagen, welcher von Mümliswil kömmt, die Reisenden von Gäu-Olten auf und bringt sie nach Solothurn.

b) Abendkurse:

Ein zweispänniger Wagen fährt abends von Solothurn nach Mümliswil, gibt die Reisenden für Gäu-Olten in Dürren-

[1]) Protokoll des Kantonsrates 1858.
[2]) R. B. 1859, pag. 184, 185 und 186.

mühle ab, wo sie mit einem Einspännerwagen nach ihrer Bestimmung befördert werden. Ein einspänniger Wagen geht abends von Olten nach Solothurn, der in Önsingen die Reisenden, welche von Münster oder vom Waldenburgertale herkommen, aufnimmt.

II. Täglich einmalige Kurse:

a) Jeden Morgen fährt von Solothurn über Utzistorf nach Schönbühl und von Solothurn über Büren und Aarberg nach Murten je ein Einspännerkurs und kehrt des Abends nach Solothurn zurück.

b) Ein Zweispännerwagen geht jeden Morgen von Balsthal nach Liestal, ein Einspännerwagen fährt von Balsthal nach Önsingen und kehrt nach Balsthal zurück, von wo er nach Münster fährt. Beide Kurse langen des Abends wieder in Balsthal an, von wo derjenige von Münster die Reisenden, Briefe und Valoren nach Önsingen zu bringen hat.

c) Jeden Morgen fährt ein Einspännerwagen von Laufen über Zwingen, Büsserach, Nunningen und Büren nach Liestal, von wo er des Abends nach Laufen zurückkehrt.

Die sämtlichen Kurse sind so eingerichtet, daß sie auf ihren Endpunkten sich an die Eisenbahnzüge oder an die Posten anschließen. Auch ist für alle Kurse die Beiwagenpflicht anerkannt.

Wir erachteten, daß diese Einrichtungen für dermalen den solothurnischen Verkehrsbedürfnissen genügen dürften, weshalb wir auch uns verpflichtet hielten, dem h. Bundesrat über die getroffenen Einrichtungen unsere Zufriedenheit auszusprechen."

Als 1861 die Ablösungssumme nicht voll ausbezahlt werden konnte, berichtete die Regierung dem Kantonsrat, daß sich der Ausfall in ihren Augen umso leichter verschmerzen lasse,[1]) „als wir bei der schweizerischen Postverwaltung das fortgesetzte Streben erblicken, durch Erstellung der erforderlichen Fahrposteinrichtungen den Verkehrsbedürfnissen zu genügen, wobei wir mit Vergnügen wahrnehmen, daß sie in neuerer Zeit auch dem Lokalverkehr ihre besondere Aufmerksamkeit geschenkt hat. So hat namentlich in letzter Zeit nebst den bestandenen Kursen nach Solothurn eine Fahrposteinrichtung zwischen Solothurn und Schnottwil, eine zweite zwischen Flüe und Basel und eine dritte zwischen Laufen und Basel über Dornachbrugg erhalten, welche Einrichtungen einem schon längst gefühlten Bedürfnisse Abhülfe leisteten. Wenn wir diesem Streben der schweizerischen Postverwaltung unsere vollste Billigung zollen, so geschieht es mit der vollen Überzeugung, daß nebst der sorgsamen Pflege der Briefposteinrichtungen nur die Begünstigung des Lokalverkehrs eines der wesentlichsten Mittel sei, die Ausfälle zu decken, welche die Erstellung des Schienenverkehrs dem schweizerischen Postregal

[1]) R. B. 1861, pag. 11.

verursacht hat. Hierbei muß aber unserer Ansicht nach für Erstellung der erforderlichen Lokalkurse gesorgt und es müssen die größeren Fahrposteinrichtungen auf das eigentliche Maß des Bedürfnisses reduziert werden."

Solothurn hatte das erhalten, was es erstrebte. Dem durchgehenden Transit dienten die Eisenbahnen mit den günstigen Postwagenanschlüssen; für den Lokalverkehr mußten geeignete Diligencenverbindungen geschaffen werden. Diese gewannen mit der Ausdehnung des Schienennetzes immer mehr an Bedeutung. Als im Dezember 1876 die Gäubahn eröffnet wurde, die Posten von Solothurn nach Liestal und Olten verschwanden und die letzten Wagen auf dieser Strecke bekränzt und schwarz beflaggt fuhren, war es Sache der Postverwaltung, von den wichtigeren Gemeinden nach den Bahnstationen lokale Anschlußkurse zu organisieren.

So mußte sich die Post bestreben — anstatt wie früher selbst den Großteil des Reisendentransportes zu bewältigen — zwischen dem neuen Verkehrsmittel und den bedeutenderen abgelegenen Ortschaften zweckmäßige Verbindungen herzustellen. Diese Aufgabe hat sie denn auch restlos zu erfüllen vermocht.[1])

Die Übernahme der Post durch den Bund förderte die Weiterentwicklung dieses Transportmittels ungemein. Er allein erwies sich den Problemen gewachsen, die sich mit dem steigenden Verkehr immer mehr aufdrängten. Trotzdem die Stände an zahllosen Konferenzen dieselben Fragen behandelten, konnten sie infolge des engherzigen Geistes die Lösung nicht finden. Dem Bundesstaat blieb es vorbehalten, in die Postgesetzgebung und Verwaltung die notwendige Einheit zu bringen. Zwar kamen zu Beginn seiner Tätigkeit noch etliche Mißgriffe vor, die sich aus der Verkennung der lokalen Bedürfnisse erklären lassen. Doch konnte den Wünschen der betroffenen Kantone meistenteils entsprochen werden, sodaß sich nach und nach allen die Vorteile der Zentralisation zeigten. Unter der Leitung des Bundes ist die Post „seine populärste Einrichtung geworden, die in ihrer schlichten Geschäftsbesorgung bis in die abgelegensten Täler und höchsten Alphütten hinauf den Segen der Bundesverwaltung den Bürgern in Erinnerung bringt."[2])

---

[1]) Nach dem Schweizerischen Postkursburch 1893/1894 (pag. 30/31) verkehrten in Solothurn folgende Fahrposten: Solothurn-Oberdorf; Solothurn-Niederbipp; Solothurn-Küttigkofen-Messen und Küttigkofen-Schnottwil; Solothurn-Goßliwil; Önsingen-Balsthal; Balsthal-Langenbruck; Balsthal-Müliswil; Balsthal-Crémines; Egerkingen-Langenbruck; Olten-Lostorf. Mit der Eröffnung der Bahn Solothurn-Burgdorf am 26. Mai 1875 fiel natürlich auch die Post nach Schönbühl weg.

[2]) Fleiner, Das Bundesstaatsrecht der Schweiz, pag. 500.

Dokumentarischer Anhang.

BEILAGE 1.

Akkord umb das Postregal.[1])

11. Dezember 1691.

Wir Schultheiß und Rath der Statt Solothurn thun Kund und zu wissen hiermit, daß wir an hütt zu endt gesetztem Dato, dem wohledeln undt gestrengen Herrn Alt Landvogt Beat Fischer von Reichenbach, Postmeister Löbl. Statt Bern undt seinen Erben daß Post- und Pottenwesen in unserer gantzen Pottmässigkeit auf die ersten an Ein ander folgenden fünfzehn Jahre lang anvertraut und verlihen. Verleihen Ihnen hiermit sölches mit und in Kraft dieses Briefes also undt dergestalten, daß wir während dieser Zeit außer dem Luzerner-, Freyburger- und Delsberger Ordinari Pott keine andern Ordinari Posten und Potten anstellen lassen noch gedulden wollen, nach welchen fünfzehn Jahren Er oder seine Erben sich wiederumb vor uns in gesambten Rath stellen und umb diese Post Verleihung uns ein nüwers anhalten solle; undt falls keiner von unseren Bürgern sich umb selbige bewerben und selbsten bestehen wollte, auch dieses Post- und Pottenwesen fleissig getrülich und ohne rechtmäßige Klag versehen wirt, versprechen wir für uns undt unsere Nachkommen Ihm undt seine Erben der Continuation dieses Postwesen vor allen andern in Gnaden zu considerieren. Hingegen und zu gebührender Erkandtnis dieses obrigkeitlichen Regals soll Er uns jährlich Einhundert Taller paaren Gelts erlegen und bezahlen, so fort innertkünftig Primus January des von Gott erwartheten 1692 Jahres angehe und auf den gleichen Tag des 1693 Jahres für das erste mahl verfallen sein solle. Zumahlen solle er auch alle obrigkeitlichen Schreiben, so durch seine Ordinary Post hier anlangen und wir von hier aus an andere Orte verschicken werden, frey, vergebens und in seinen eigenen Kosten zu verfergen und seinem wegen des Briefports eingegebenen eigenhändig unterschribenen Revers durchaus nachzukommen verpflichtet sein. Deß zu wahrem Urkundt, den 11. Dezember 1691.

Beschein wegen Eröffnung der Nebenporten beim Wasserthor.

Wir, Schultheiß und Rath der Statt Solothurn, thun kund und zu wüssen hiermit, demnach der wohledle und gestrenge Herr Beat Fischer von Reichenbach, Postmeister Löbl. Statt Bern, welcher gebührend und bittlich angehalten, wir wollten Ihm zu Zeiten großer Wassergüssen, einfallenden Schnee oder anderer Inkonvenienzen, die Post verspätet und erst nach beschlossener Statt Porten allhier anlangen würde, Ihm zu Durchpassierung des Curiers unser Thor öffnen lassen, daß darauf hin und auch ohne das tragende Begierd das Ihm verliehene Postwesen in unserem Territorium zu facilitieren und zu befürdern, wir Ihm gern zugesagt und vergünstiget, daß angeregter Postkurier zu welcher Stund es in der Nacht sein möchte, vermög bewußt gemachter Anstalt, das kleine Nebenpörtli vor dem Wasserthor geöffnet und die Couriers hinein und zum andern

[1]) P. A., Band I und Privatarchiv von Fischer, Akta und Schriften betr. das Post- und Botenwesen von Solothurn und Freiburg.

Thor wiederumb hinausgelassen werden sollen. Jedoch mit diesem weitern Reservat, daß es nur gemeint sein solle, so lang es Uns der Obrigkeit gefällig sein wird; zumahlen die Post jedesmahl, so oft dieses Pörtli ihr aufgethan wird, denjenigen Wächtern, so damit bemühet werden, fünf Pfund gelts entrichten solle. Deß zu wahrer Urkundt, Dezember 11. 1691.

BEILAGE 2.

Ankunft und Abgang der Boten in Solothurn 1725.[1])

Kommen an:

Sontag Morgens um 4 uhren:

Die Post von Basel, mit den Brieffen von Schaffhausen, Zürich, Straßburg und Frankfurt aus dem Elsaß, Niderland, Holland.

Nachmittags um 1 uhr:

Die Post von Bern, mit Brieffen aus Frankreich, Paris, Burgund, Yverdon, Petterlingen, Wiflisburg, Murten.

Dienstag nachmittag um 1 uhr:

Die Post von Bern, mit den Brieffen von Burgund, Paris, wie am Sontag.

Donnerstag morgen um 4 uhr:

Die Post von Basel, mit Brieffen von Schaffhausen, Zürich, aus dem Elsaß, Niderland, Holland, wie am Sontag.

Nachmittags um 1 uhr:

Die Post von Bern mit Brieffen von Paris, Burgund, wie am Sontag.

Freitag abends um 5 uhr:

Der Bott zu Fuß von Freyburg auß Üchtland mit den Brieffen und allerhand Sachen.

Abends 5 uhr:

Die Post chasse marée mit allerhand schweren Sachen von Bern.

Freitag Abends:

Der Bott von Luzern mit Brieffen von Konstantz, Mayland, Ury, Schweitz, Unterwalden, Zug, Wallis.

Lauffen ab:

Sontag Morgens um 4 uhren:

Die Post nach Bern, mit Brieffen nach Freiburg, Genf, Losanne, Lyon, Wallis und in die Waadt. Item nach Neuenburg, Biel, Aarberg, Nidau.

Abends um 6 uhr:

Die Post nach Bern, mit Brieffen nach Paris, Burgund, Yverdon, Petterlingen, Wiflisburg, Murten.

Mittwoch morgens um 6 uhr:

Die Post nach Bern, mit Brieffen nach Paris, Burgund, wie am Sontag zu Abend.

Abends um 4 uhr:

Die Post nach Zürich mit Brieffen ins Reich, nach Niderland, Holland, Franckfurt, St. Gallen, Basel, ins Elsaß nach Straßburg

Freitag morgens um 6 uhr:

Die Post nach Bern wie am Sontag Morgen.

Abends um 6 uhr:

Die Post chasse marée nach Basel nimbt mit sich allerhand schwere sachen.

Sambstag mittag:

Der Bott nach Luzern mit Brieffen nach Konstantz, Wallis, Mayland, Ury, Schweitz, Unterwalden, Zug.

Sambstag vormittag um 12 uhr:

Der Bott zu Fuß nach Freiburg im Üchtland, mit den Brieffen, und nimbt mit sich allerhand Sachen.

[1]) Neuer und Alter Schreib-Calender auff das Jahr nach der Gnadenreichen Geburt Jesu Christi 1725 beschriben und verfertigt durch Gregor Schmelerum der Mathematisch Künsten Liebhaber.

Kommen an:	*Lauffen ab:*
Samstag morgens um 4 uhr: Die Post von Basel, Schaffhausen, Zürich mit den Brieffen aus dem Elsaß und gantzen Teuschland.	*Abends um 7 uhr:* Die Post nach Basel, Zürich mit den Brieffen ins Reich, ins Elsaß, nach Niderland wie am Mittwochen.
Abends um 6 uhr: Die Post von Bern, Lyon, Genf, Wallis, Landschaft, Waad, Losanne.	

BEILAGE 3.

Verpachtungsvertrag von 1803.[1])

Wir Schultheiß und Rat des Kantons Solothurn thun kund und zu wissen hiemit, daß die Herren Fischer von Bern und Postbesteher daselbst, denen Unsere Regiments Vorfordern unterm 12. Heumonats 1792 auf 15 volle Jahre lang das Postwesen des hiesigen Kantons verpachtet hatten, unter heutigem Dato das geziemende Ansuchen haben vorbringen lassen, daß wir schon jetzo möchten geneigt seyn, gedacht ihren mit dem 1. Heumonat 1807 zu Ende gehenden Postakkord für wiederum 15 volle Jahre zu erneuern, mit dem Anerbieten diejenigen Bedingnisse, die Wir für diese neuen 15 Jahre festsetzen würden, auch für ihre noch übrige noch nicht verflossene Pachtzeit zu erfüllen und zwar von dem Tage an, als Unser Kanton in den Genuß des einem Souveränen Staate zugehörigen Postregals wieder eingesetzt worden.

Nachdem Wir nun die Lage Unseres Kantons einerseits, andererseits aber, die seit vielen Jahren von gedachten Herren Fischer von Bern Uns in Betreff unseres Postregale geleisteten Dienste in Betracht gezogen, haben wir Uns veranlaßt befunden auf den Antrag unserer Zoll- und Kommerzienkammer zu beschließen:

1. Das Postwesen als ein obrigkeitliches Regale soll unter Oberaufsicht des Staates bis auf den 1. Heumonat 1822 verpachtet werden.
2. Das Postwesen des Kantons Solothurn ist für diese Zeit ausschließlich den Herren Fischer von Bern, mit denen unterm 12. Heumonat 1792 ein Postakkord getroffen worden, und ihrer männlichen Nachkommenschaft für obbedachte Zeit verpachtet.
3. Während dieser Zeit stehen einzig unter gedachten Pächtern unseres Postwesens alle diejenigen Anstalten, welche zu bestimmten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen, Briefe, Gelder und Pakete von Wert, deren Gewicht nicht 10 Pfund übersteigt, hin und her zu führen oder zu tragen pflegen.
4. Ohne die Einwilligung unserer Postpächter sollen keine dergleichen Anstalten im Kanton Solothurn geduldet werden, mit Ausnahme der Fußboten von Schönenwerd und Dorneck, welche nur solange beibehalten sind, als die Herren Fischer uns für diejenigen Gegenden, denen diese Fußboten gewidmet waren, eine andere den Bedürfnissen des Publikums ebenso angemessene Einrichtung zur Genehmigung einreichen werden.
5. Eine besondere Verordnung wird diejenigen Strafen enthalten, die sich wider den 3. und 4. Paragraphen des gegenwärtigen Beschlusses verfehlen würden, ohne Gnade sollen belegt werden.

[1]) R. M. 1803, pag. 1330 ff.

6. Nebst Begleichung ihrer habenden Auslagen sollen die Herren Postbesteher von den Briefen, Geldern und Paketen nicht mehr beziehen, als es bereits durch den im Jahre 1792 genehmigten Posttarif geordnet ist. Dieser Tarif soll auf Unkosten der Herren Postbesteher gedruckt und behörigen Ortes angeschlagen werden, mit einem Beisatz, der die Ankunft und den Abgang der Posten im hiesigen Kanton enthält.
7. Zu einer deutlichen Bestimmung was ein doppelter Brief sei, wird noch ferner angenommen, daß ein Brief auch in einer Enveloppe von weißem Papier, die inwendig nicht beschrieben ist, und welcher nichts mit Siegellack oder Obladen petschiertes bemerkt wird, als ein einfacher Brief solle angesehen werden.
8. Alle an eine Kantonsbehörde gerichteten oder von einer derselben ausgehenden Schreiben sind postfrei, mit Ausnahme der bei fremden Postämtern gehabten Geldauslagen.
9. Die Herren Postbesteher sind verantwortlich für die der Post anvertrauten Gelder und Pretiosen, höhere Fälle allein vorbehalten.
10. Für diese der Post anvertrauten Gelder oder Pretiosen, deren Wert richtig angezeigt sind, sollen auf Anbegehren gehörige Empfangsscheine ausgestellt werden.
11. Gelder oder Pretiosen, deren Wert oder Enthalt betrügerischerweise unrichtig angegeben wurden, sollen zu Handen der Herren Postbesteher konfisziert und der Betrug nach Gestalt der Sache noch überdies geahndet werden.
12. Für die laut Paragraph 9 und 10 der Post anvertrauten Gelder und Pretiosen sind die Herren Postbesteher im Rechten nur dannzumal verantwortlich, wenn der Ansprecher oder Versender derselben sich innerhalb drei Monaten entweder bei ihnen selbst, oder bei ihnen im Kanton eingerichteten Postbureaux darum gemeldet hätte.
13. Wenn es der Regierung des Kantons Solothurn gelingt die französischen Briefe über Pontalier zu erhalten, so sind die Herren Postbesteher verpflichtet dieselben über Aarberg nach Solothurn zu befördern, so zwar, dass der diesortige Fußbote zu gleicher Zeit nach Solothurn verreist, wann die Diligence von Aarberg nach Bern abgeht und daß beide zu gleicher Zeit mit den nach Frankreich abgehenden Briefen in Aarberg zusammentreffen. Für einen einfachen Brief von Pontalier nach Solothurn soll nebst den Auslagen nicht mehr als 15 Rappen gefordert werden dürfen.
14. Viermal in der Woche soll von Bern eine Postchaise für 2 Reisende eingerichtet in Solothurn ankommen und von daher wieder nach Bern abgehen. Diese Chaise wird zu gleicher Zeit die auf den respektiven Postämtern vorfindlichen Briefe und Effekten an ihre Bestimmung befördern.
15. Zweimal in der Woche soll ein Fußbote von Solothurn nach St. Niklaus abgeschickt werden, um die von Aargau, Schaffhausen und Deutschland herkommenden Briefe abzuholen und die nach diesen Gegenden bestimmten Briefschaften abzugeben.
16. Mit den von Basel kommenden Briefen und Effekten bleibt es bei der bisherigen Einrichtung, mit dem Vorbehalt jedoch, daß wenn Basel dieselben auch zu vier verschiedenen Malen in der Woche nach Solothurn abzusenden für gut fände, die Herren Postbesteher sollen gehalten sein, sie jedesmal abzunehmen und unaufgehalten an ihre Bestimmung abgehen zu lassen.
17. Die Herren Postbesteher sind für ihre im Kanton Solothurn habenden Posten Zoll- und Geleites frei.
18. Die Regierung des Kantons Solothurn bedingt sich aus, daß von den Herren Fischern niemand zu einem Postcommis im Kanton solle bestellt werden dürfen, es sei denn ein Kantonsbürger und von der Regierung genehmigt.

19. Im Heumonat 1822 behält sich die Regierung das Recht vor, entweder eine Postregie zu erkennen, oder das Postwesen einem Kantonsbürger zu verpachten, würde aber das eine noch das andere beschlossen, so sollen die Herren Postbesteher und ihre Erben, wenn sie keinen Anlaß zu begründeten Klagen geben würden, für die Fortdauer dieses Postlehens vor allen andern bedacht werden.
20. Für die über das Postwesen sich ereignenden Streitigkeiten, sowie zur Handhabung der Postverordnung wird unsere Zoll-, Post- und Kommerzienkammer summarisch absprechen. Ihre Urteile sind inappellabel sobald ihr Gegenstand die Summe von L 300 nicht übersteigt, im letzten Fall aber soll ihr Spruch vor uns gezogen werden.

Unterschriften.

BEILAGE 4.

Verordnung des Kleinen Rates von Solothurn anlässlich der Erneuerung des Pachtvertrages.[1])

26. Juni 1822.

Wir Schultheiß und Rath der Republik Solothurn tun kund hiemit:

Nachdem durch die Übereinkunft vom 1. Mai des laufenden Jahres das Postregale unseres Kantons der Familie Fischer, wirklichen Poststehern .der Eidgenössischen Mitstände Bern, Freyburg usw. auf einen Zeitraum von 10 Jahren neuerdings verpachtet worden, so ist es erforderlich, diejenigen Verfügungen derselben bekannt zu machen, welche zu wissen dem Publikum nötig sind, als:

A. Der Stand Solothurn überträgt der Familie der Herren Postbesteher der Löblichen Eidgenössischen Stände Bern, Freyburg usw. für den Zeitraum von 10 Jahren als vom 1. Juli 1822 bis 30. Juni 1832 im Umfange seines Gebietes die ausschließliche Ausübung seines Postregals nach den ihm zustehenden Hoheitsrechten.

B. Während der Zeit des gegenwärtigen Vertrages stehen einzig unter den obgenannten Herren Postbestehern alle diejenigen Anstalten im Kanton Solothurn, welche zu bestimmten Tagen und zwischen bestimmten Orten, Personen, Briefe usw. Pakete und Valoren, deren einzelnes Gewicht nicht 12 und ½ Pfund oder 1/8 Zentner wiegt, und die mit einer Adresse versehen und versiegelt oder verpackt sind, hin- und herzuführen oder zu tragen pflegen. Zur nähern Bestimmung des Sinnes dieses Artikels wird hier ausdrücklich auf den Ratsbeschluß vom 8. April 1808 gewiesen.

Ausgenommen ist einzig der sogenannte Dorneckerbote, welchen der Stand Solothurn beibehält und besoldet. Indessen, wenn der Stand Solothurn für gut finden sollte, den Postenlauf über Grellingen und Laufen zu benutzen, soll an beiden Orten die betreffende Briefablage eingerichtet werden und das Porto usw. nicht höher als von Basel zu stehen kommen.

C. Unter einem einfachen Brief wird verstanden ein Brief, welcher aus einem halben oder ganzen Bogen Postpapier besteht, ohne Umschlag ist und keine andere Beilage enthält. Als doppelter Brief ist zu betrachten, jeder, der mehr als einen Bogen Postpapier enthält, oder einen Umschlag hat.

D. Zu jedermanns Verhalt soll der Tarif für das Postbureau von Solothurn auf Kosten der Herren Postbesteher nachdem er die Approbation unseres Finanzrates erhalten hat, gedruckt, angeschlagen und zu jedermanns Kenntnis gebracht werden. Die Tarife von Balsthal, Olten

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1822.

und Schönenwerd sollen mit der Approbation unseres Finanzrates in den betreffenden Postbureax zu jedermanns Einsicht angeschlagen werden.

Ohne Genehmigung unseres Finanzrates darf ein solcher Tarif weder im einzelnen noch im allgemeinen abgeändert werden.

E. Die Herren Postbesteher werden sich angelegen sein lassen alle ihren Postanstalten anvertrauten Gegenstände, die für den Kanton Solothurn bestimmt, oder aus demselben versendet werden, auf der kürzesten vorhandenen Poststraße an ihre Adresse gelangen zu lassen.

Dabei ist verstanden, daß die Herren Postbesteher nicht gehalten sind, neue Posteinrichtungen oder Instradierungen zu veranstalten, insofern die Verhältnisse es nicht erfordern.

F. Der innere Dienst des Kantons Solothurn, sowie die Anzahl seiner Verbindungen mit Bern, Basel und Aargau sollen weder vermindert, noch verändert werden ohne Zustimmung unseres Finanzrates.

G. Alle an Behörden und Angestellten, oder von einer Behörde oder einem Angestellten an eine andere Behörde oder Angestellten überschriebenen und besiegelten amtlichen Briefe und Schriften sollen mit Ausnahme der an fremde Postämter bestrittenen Auslagen Porto frei an ihre Adresse verabfolgt werden.

Die Papiere von und für Partikulare, wie Passeport, Zertifikate usw. Korrespondenzen, die durch die Staatskanzlei für Partikularen besorgt werden, sind der tarifmäßigen Taxa unterworfen.

H. Die Herren Postbesteher sind für alle ihren Postanstalten anvertrauten Gegenstände nach dem Wert, für welchen sie der Post übergeben worden sind, und bei dessen Angabe kein Betrug unterlaufen ist (Fälle von höherer Gewalt ausgenommen) verantwortlich; wenn der Versender oder Ansprecher derselben sich innerhalb drei Monaten vom Tag an, wo sie der Post anvertraut worden sind, bei dem betreffenden Postbureau im Kanton darum gemeldet hat.

Unter Fällen von höherer Gewalt werden nur verstanden:

Kriegsbegebenheiten,
Naturereignisse,
Räuberische Angriffe und
Gewaltsamer Einbruch mit Zwang gegen die Postangestellten, die durch die Postoffizianten und Angestellten nicht verhindert noch ausgewichen werden konnten.

J. Die Herren Postbesteher sind für ihre im Kanton bestehenden und transitierenden Postanstalten, als Nutznießer des hoheitlichen Postregals, zoll- und geleitsfrei.

K. Die Herren Postbesteher sind verpflichtet, das Postgeheimnis im strengsten Sinne des Wortes in Betreff aller ihren Anstalten anvertrauten Gegenständen zu beobachten und handhaben zu lassen.

L. Der Stand Solothurn wird die Herren Postbesteher in der vertragsmäßigen Ausübung des ihnen hiermit konzedierten Postregals gegen alle Eingriffe bestens schützen.

Für die über Postsachen aber sich ergebenden Streitigkeiten, mit Ausnahme der im Ratsbeschluß vom 8. April 1808 bezeichneten Postpolizeifälle ist der ordentliche Zivilrichter des Kantons Solothurn als der kompetente Richter zu betrachten, vor dem die Herren Postbesteher betreffenden Falls Rede und Antwort zu geben haben. Nur soll in diesen Fällen die Streitigkeiten summarisch behandelt werden.

Infolge dieser Verfügungen, besonders aber in Rücksicht auf den Inhalt der vorstehenden Artikel A und B finden Wir nötig, den Ratsbeschluß vom 8. April 1808 nach Maßgabe der in demselben erforderlichen Abänderungen zu erneuern, und verordnen hiemit:

1. Alle versiegelten Briefe, alle Valoren und Paketer, deren einzelnes Gewicht nicht 12 und ½ Pfund beträgt und die versiegelt oder verpackt sind und mit einer Adresse versehen sind, sollen ausschließlich durch die

Posteinrichtungen gehen, da wo dergleichen zwei- oder mehrmal wöchentlich bestehen. Ein gleiches ist hiermit auch für das Fahren von Reisenden zu bestimmten Tagen und zwischen bestimmten Orten vorgeschrieben. Wo aber keine solchen Posteinrichtungen bestehen, oder wenn jemand sein Eigentum selbst oder durch einen Expressen, selbst wenn es Briefe sind, eigens befördern will, so bleibt es jedermann unbenommen, sich nach Vermögen zu behelfen.

2. Es ist unsern Postbestehern bewilligt, auf verdächtige Boten, Fuhrwerke und Kutscher nach zuvor erhaltener spezieller Bewilligung des betreffenden Oberamtmannes durch die Landjäger oder andere Aufsichter genau wachen, solche durchsuchen und im Fall etwas der gegenwärtigen Verordnung zuwiderlaufendes entdeckt würde, dergleichen Personen, Sachen und Fuhrwerke anhalten, und dem Oberamtmann des Ortes zuführen zu lassen, welcher den Fall als Richter I. Instanz fiskalrichterlich zu behandeln hat.

3. Auf jeden versiegelten Brief, der in Widerhandlung gegen § 1 des gegenwärtigen Beschlusses ergriffen werden sollte, ist eine Buße von 10 Batzen zu Handen des Verleiders gesetzt und die Briefe sollen durch die Post taxiert und ausgestellt werden.

Die in gleichem Fall sich befindlichen Valoren und Paketer sind der Konfiskation unterworfen; aus dem durch Steigerung erhaltenen Wert solcher Konfiskationen soll der Post das ihr dadurch entzogene Porto vergütet, vom Überrest ein Drittel an den Verleider und die zwei andern Dritteile zu Handen der Ortsarmen verteilt werden; der Träger, Fuhrmann oder Kutscher verfällt überdies in eine Buße von 5—20 Franken zu Handen der Staatskasse.

Die Fuhrwerke, welche Reisende den Bestimmungen des § 1 zuwiderfahren, sind ebenfalls der Konfiskation unterworfen, von deren Ertrag eine ähnliche Verwendung wie mit jenem der Valoren und Paketer stattfinden soll. Auch der Fuhrmann oder Kutscher soll mit 10 Franken für jede Person gebüßt werden.

Jede Person, welche ohne Bewilligung unserer Postbesteher, sich mit der Ablage, Buchhaltung und Versendung von Briefen, Valoren, Paketer und Personen befassen würde, ist mit ein- bis dreitägiger Gefangenschaft, und für jeden diesem Beschluß zuwiderbehandelten Gegenstand mit der obbestimmten Geldbuße zu belegen.

In jedem Wiederholungsfall eines Vergehens wider den gegenwärtigen Beschluß soll Verdoppelung der Geldbuße und Konfiskation von Pferd, Wagen und aller Gerätschaften, deren man sich zur Zuwiderhandlung bedient hat, erfolgen.

4. Gegenwärtiger Beschluß, dessen Vollziehung unserem Finanzrat anvertraut ist, soll gedruckt, öffentlich bekannt, an den gewöhnlichen Orten, wie auch an den Postbureaux und in den Wirts- und Weinschenkhäusern angeschlagen werden.

BEILAGE 5.

Grundlagen zu einer Postübereinkunft zwischen den löblichen Ständen Aargau und Solothurn.[1])

12. September 1832.

Nachdem die hohen Regierungen der Stände Aargau und Solothurn ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen haben, daß ein freundschaftliches Einverständnis über die Verwaltung und Benutzung des Postwesens des Kantons Solothurn statthabe, so sind die mit diesem Gegenstand beauftragten

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1832, pag. 285 bis 292.

Abgeordneten beider Kantone in Balsthal zusammengetreten und haben sich über folgende Grundlagen eines späterhin abzuschließenden förmlichen Vertrages vereinigt.

§ 1.

Die Kantone Solothurn und Aargau verbinden sich, um das Postregal des erstern unter nachfolgenden Bedingungen zu benutzen, zu welchem Ende dasselbe unter die Leitung und Verwaltung der Oberpostdirektion des Kantons Aargau unter Mitwirkung der Postkommission des Standes Solothurn gestellt wird.

§ 2.

Das Postregal von Solothurn soll in Gemeinschaft benutzt und dessen Ertrag nachdem Kosten und Auslagen bestritten sind, unter die beiden Stände gleichmäßig verteilt werden.

Über Einnahmen und Ausgaben der Verwaltung dieses Regals soll eine besondere von jener des aargauischen Regals vollständig gesonderte Buchhaltung und Rechnung durch einen Buchhalter, Bürger des Kantons Solothurn, von der Oberpostdirektion des Kantons Aargau geführt werden. Der zu diesem Behufe angestellte Buchhalter solle mit allen Vertrags- und Rechnungsverhältnissen genau bekannt gemacht werden. Wenn nach dem Ermessen der hohen Regierung von Solothurn dieser Buchhalter in Aarau angestellt wird, fällt dessen Besoldung, die in 800—1000 Franken besteht, auf Rechnung des Kantons Solothurn allein, derselbe wird aber nichtdestoweniger von der aargauischen Oberpostdirektion in Eidespflicht aufgenommen und es hat derselbe vorzüglich die Buchhaltung des Postwesens von Solothurn zu führen, aber auch noch sonstige Aushilfe zu leisten. Wird dieser Buchhalter aber in Solothurn angestellt, fällt dessen Besoldung auf gemeinschaftliche Kosten.

§ 3.

Die Rechnungen werden vierteljährlich gestellt, in Doppel, ausgefertigt und von dem Postdirektor des Kantons Aargau und dem Buchhalter unterzeichnet. Ein Doppel verbleibt der Oberpostdirektion des Kantons Aargau und das zweite wird der Postkommission des Kantons Solothurn nebst der diesem Stande gebührenden Anteilssumme zugestellt.

§ 4.

Im gemeinschaftlichen Interesse sowohl, als in Rücksicht auf die Verhältnisse mit andern Postverwaltungen ist der Grundsatz aufgestellt, daß bei Errichtung von neuen, und Beibehaltung von alten Poststraßen die kürzesten Straßenstrecken in Anwendung gebracht werden sollen.

Es soll daher in Ausführung dieses Grundsatzes für den Kanton Solothurn seine geographische Lage hinsichtlich des Transits bestens benutzt werden, wozu dessen Straßen von den Kantonen Aargau und Basel nach denjenigen von Bern und Luzern in Anwendung zu bringen sind.

Besonders soll ein täglicher Postkurs von Aarau über Solothurn nach Büren, Aarberg und Murten in Verbindung mit den westlichen Kantonen errichtet werden, um Korrespondenzen, Posteffekten und Reisende auf dieser Straße hin- und herzubefördern.

§ 5.

Die gegenwärtige für den Kanton Bern und weiters bestehende Posteinrichtung von Aarau über Kreuzstraße, Aarburg und Murgenthal soll fortbestehen, damit die gehörige Kommunikation aller drei Kantone an beiden Postrouten unterhalten werden könne.

§ 6.

Es sollen dem Kanton Solothurn alle dem Bedürfnis und dem Besten des Regals angemessene Post- und Botenverbindungen sowohl für das Interesse des Kantons als in Rücksicht auf die Verbindung mit andern Kantonen eröffnet werden.

§ 7.

Dem Transitverhältnis des Kantons Solothurn wird, je nach den Verhältnissen und Grundsätzen, welche unter den Postadministrationen vertragsgemäß bestehen, oder künftig aufgestellt werden, gehörige Rechnung getragen.

Vorzüglich soll in dieser Rücksicht jedenfalls darauf gehalten werden, die in § 14 des Vertrages von Murten zwischen Bern, Freiburg und Solothurn angenommene Ausscheidung des Transitportos bestens geltend zu machen, oder doch die Straßenstrecke desselben und andere einwirkende Gründe im Verhältnis zu jenen der übrigen beteiligten Stände in Anwendung zu bringen.

§ 8.

Der gegenwärtige im Innern des Kantons Solothurn bestehende Tarif soll nicht nur keine Erhöhung erleiden, sondern es wird der Grundsatz angenommen, den Posttarif demjenigen des Kantons Aargau für die innere Korrespondenz, Geld- und Warentransporte gleichzustellen.

§ 9.

Es soll im Kanton Solothurn ein mit demjenigen des Kantons Aargau übereinstimmendes Postreglement eingeführt und in Vollziehung gesetzt werden, wobei vorzüglich der Titel III des aargauischen Postreglementes vom 24. Juni 1830 „allgemeine Bestimmungen, Pflichten und Obliegenheiten der sämtlichen Postbeamten und Postbediensteten" angewendet werden soll.

§ 10.

Es wird hier ebenfalls der Grundsatz aufgestellt, die wahren Auslagen der fremden Korrespondenzen nicht zu vermehren, sondern dieselben rein mit Zuzug des gemeinschaftlichen Portos für den Kanton Solothurn zu berechnen und zu überliefern.

Gleiche Bewandtnis hat es mit den Frankaturen und den Geld- und Effektensendungen aller Art.

Der Kanton Aargau wird für den durch sein Gebiet nach dem Kanton Solothurn und weitersgehenden Transit die gleichen Grundsätze befolgen und zu den reinen Auslagen von fremden Postämtern nur sein Transitporto berechnen.

§ 11.

Die Wahl der Postbeamten, die Bürger des Kantons Solothurn sein müssen, wird auf einen gemeinschaftlichen dreifachen Vorschlag der Oberpostdirektion des Kantons Aargau und der Postkommission des Kantons Solothurn von der hohen Regierung des Standes Solothurn vorgenommen.

Alle übrigen Postbediensteten werden von der Oberpostdirektion des Kantons Aargau im Einverständis mit der Postkommission des Kantons Solothurn ernannt und bestellt, für welche die erstere die Verantwortung zu übernehmen hat.

Die Postbureaux etc. und Postablagen, sowie die Besoldung der Postbeamten im Kanton Solothurn werden von den beiden Postbehörden gemeinschaftlich bestimmt. Die Besoldung der übrigen Postbediensteten unterliegt der Bestimmung der Oberpostdirektion des Kantons Aargau.

§ 12.

Die Oberpostdirektion des Kantons Aargau und die Postkommission des Kantons Solothurn werden über alle Postverhältnisse, welche das gemeinschaftliche Regal beschlagen, in genaue Verbindung, Mitteilung und Beratschlagung treten, und alle diejenigen Maßregeln und Einrichtungen verabreden, die demselben ersprießlich und angemessen sind.

Der Postkommission des Kantons Solothurn soll vorzüglich obliegen die Vollziehung der Postverordnungen, und alles was auf den Postdienst im Kanton Solothurn Bezug hat die erforderliche Unterstützung ange-

deihen lassen; es steht ihr die Befugnis zu die auf das Postregal des Kantons Solothurn bezüglichen Rechnungs- und andere Bücher einzusehen, zu untersuchen und auszuziehen. Ihr wird das Recht vorbehalten, alle von der Oberpostdirektion des Kantons Aargau oder in ihrem Namen mit auswärtigen und schweizerischen Postämtern abgeschlossenen Verträge, sofern dieselben auf irgend eine Weise das Postregal von Solothurn betreffen, einzusehen, und daraus Noten zu machen.

Mit den Nachbarständen Basel, Bern, Freiburg, Neuenburg, Waadt und Luzern werden alle auf die Postverhältnisse des Kantons Solothurn Bezug habenden Verträge und Verabredungen von der Oberpostdirektion des Kantons Aargau und der Postkommission des Kantons Solothurn gemeinschaftlich unterhandelt und abgeschlossen.

§ 13.

Als Kompensation für die gleichmäßige Benutzung des Postregals von Solothurn werden die allgemeinen Administrationsunkosten, welche der Oberpostdirektion von Aargau ausschließlich zur Last fallen, angenommen; dagegen sollen aber diejenigen Verwaltungskosten, die das Postwesen des Kantons Solothurn allein beschlagen, gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Teilen getragen werden.

§ 14.

Sollten sich über die Vollziehung dieses Verkommnisses Anstände erheben, welche unter den beiden kontrahierenden Ständen nicht in Minne gehoben werden könnten, so sind selbe durch schiedsrichterlichen Spruch zu beseitigen, zu welchem Ende jeder der beiden Stände zwei Schiedsrichter erwählt; der Obmann wird von den vier Schiedsrichtern erkieset; Schiedsrichter und Obmann dürfen weder Bürger noch Angesessene der beiden kontrahierenden Stände sein. Das Schiedsgericht spricht über die ihm vorgelegten Anstände inappellabel ab.

§ 15.

Gegenwärtige Postübereinkunft ist auf die Dauer von 6 Jahren als vom 1. Jänner 1833 bis 31. Dezember 1838 festgesetzt und kann nach Ablauf dieser Zeit nach vorhergegangener An- oder Aufkündigung aufgehoben oder erneuert werden.

§ 16.

Also verabredet unter Vorbehalt der Ratifikation der beidseitigen hohen Standesregierungen abgeschlossen, und in zwei gleichlautenden Doppeln ausgefertiget in Balsthal den 12. Herbstmonat 1832.

Für die Postkommission des Kantons Solothurn:	Für die Oberpostdirektion des Kantons Aargau:
Franz Scherer, des Rats.	*Hürner*, Landesstatthalter.
Staub.	*Dolder*, Postdirektor.

Wir Präsident und Kleiner Rat der Republik Solothurn genehmigen unter Ratifikationsvorbehalt des Großen Rates die unterm 12. Herbstmonat von den Tit. Abgeordneten der Hohen Stände Aargau und Solothurn festgestellten Grundlagen eines zwischen den benannten Ständen abzuschließenden Postvertrages.

Gegeben, in Aarau, den 29. Oktober 1832.

Der Präsident:
Ludwig von Roll.

Der Staatsschreiber:
In dessen Abwesenheit
Der Ratsschreiber:
L. Tugginer.

Wir Landammann und Kleiner Rat des Kantons Aargau erteilen hiermit vorstehender Postübereinkunft unter Vorbehalt der Ratifikation des Großen Rates unsere Genehmigung.

Gegeben, in Aarau, den 29. Oktober 1823.

Der Landammann:
Präsident des Kleinen Rats:
Fetzer.

Der Staatsschreiber:
Strauß.

BEILAGE 6.

Verzeichnis der zur Portofreiheit berechtigten Amtsstellen 1833.[1])

Der Große Rat.
Der Kleine Rat.
Die Staatskanzlei.
Das Appellationsgericht mit der Kanzlei.
Das Kriminalgericht.
Der Verhörrichter.
Das Aktuariat des Kriminalgerichtes und Verhöramtes.
Die Staatskommission.
Die Justizkommission.
Die Finanzkommission mit ihrer Kanzlei.
Der Staatskassaverwalter.
Der Münzmeister.
Der Pulververwalter.
Die Rechnungskommission.
Die Revisionskommission für Rechnungen der Klöster und geistlichen Stiftungen.
Die Hypothekar- und Grundbücherkommission.
Die Dorfbriefenkommission.
Die Forstkommission.
Der Oberforstmeister.
Die Bezirksförster.
Der Holzkontrolleur.
Die Fruchtkommission.
Der Fruchtverwalter.
Die Fruchtschaffner.
Die Baukommission.
Der Bau- und Wegherr.
Die Straßenkorrektionskommission.
Die Limbach-Inspektion.
Der Brandassekuranzkommissär.
Die Lehenkommission.
Die Kreuzinspektoren.
Die Salzkassier.
Die Salzfaktoren.
Die Postkommission.
Die Postverwalter.
Die Militärkommission mit ihrem Sekretariat.
Die Uniformierungskommission.
Die Rekrutenkommission.
Die Zeughauskommission.
Der Kriegskommissär.
Der Militärinspektor.
Die Bezirkskommandanten.
Die in Aktivität stehenden Truppenchefs.
Der Platzkommandant.
Die Polizeikommission.
Die Polizei-Direktion.
Der Polizei-Lieutenant.
Die Landjägerposten.
Die Sanitätskommission.
Der Kantonsphysikus.
Der Kantonswundarzt.
Die Oberbezirksärzte.
Die Tierärzte.
Die Erziehungskommission des Kantons und ihre Unterabteilungen.
Die Bezirksschulkommission.
Die Bezirksschulinspektoren.
Die Gemeindeschulkommission.
Die höhere Lehranstalt.
Die Armenanstaltskommission.
Der Verwalter der Kantonsarmenfonds.
Der Schaffner des Pfrundhauses zu Klusen.

[1]) R. M. 1833, pag. 1862.

Die Zollkommission.
Die Kaufhaus-Inspektion.
Der Kaufhaus-Direktor.
Die Zollner.

Die Oberamtmänner.
Die Amtschreiber.
Die Amtsgerichtspräsidenten.
Die Amtsgerichte.

BEILAGE 7.

Einnahmen und Ausgaben im Postbetrieb 1833/36. [1])

Einnahmen.

Jahre und Quartale	Brief-, Geld- und Passagierporti		Zeitungen	Postscheine	Total
	Aus den Postämtern des Kts. Solothurn	Von auswärtigen Postämtern			
1833/34 [2])	27,973. 90	214. 77½	458. 90	—. —	28,647. 57½
2. Q.	6,787. 07½	304. 45	—. —	—. —	7,091. 52½
3. Q.	7,282. 57½	334. 97½	232. 45	—. —	7,850. 10
1834/35					
4. Q.	7,489. 57½	255. 65	—. —	—. —	7,745. 22½
1. Q.	6,838. 22½	286. 82½	280. 65	153. 50	7,559. 20
v. 1835					
2. Q.	7,389. 97½	462. 59½	—. —	170. —	8,022. 57
3. Q.	7,715. 45	996. 22½	241. 70	80. —	9,033. 37½
1835/36 4. Q.	8,490. 37½	272. 37½	—. —	153. 75	8,916. 50
1. Q.	7,994. 12½	323. 65	333. 90	127. 50	8,779. 17½
v. 1836					

Ausgaben.

Jahre und Quartale	Saldo an fremde Bureaux	Gehälter	Auslagen für Pferdelieferungen	Auslagen für Kurse und Fuhrwerke	Verschiedene Post- und Bureaulasten	Total
1833/34 [2])	11,380. 12½	4,150. —	—. —	8,000. 47½	1,044. 80	25,214. 34
2. Q.	2,546. 79	1,083. —	1,450. —	252. 30	365. 65	5,697. 77
3. Q.	2,284. 30	1,083. —	1,450. —	404. 35	438. 15	5,659. 80
1834/35						
4. Q.	2,870. 72½	1,083. —	1,450. —	322. 40	130. 55	5,856. 67½
1. Q.	2,893. 67½	1,095. —	1,450. —	212. 10	194. 35	5,845. 12½
v. 1835						
2. Q.	2,508. 48½	1,095. —	1,450. —	143. 40	388. 10	5,534. 58½
3. Q.	3,419. 02	1,095. —	1,450. —	159. 05	89. —	6,212. 07½
1835/36						
4. Q.	3,356. 65	1,095. —	1,450. —	182. 80	116. 35	6,198. 80
1. Q.	2,931. 77½	1,095. —	1,600. —	284. 30	56. 85	5,967. 92½
v. 1836						

[1]) Zusammengestellt nach den Staats- und Postrechnungen.
[2]) Die betreffenden Quartalangaben waren nicht zu erhalten

Reinertrag.

Jahr	Totaleinnahmen	Totalausgaben	Hälfte des Reinertrages an Aargau	Sol. Reinertrag nach Abzug des Gehaltes des Buchhalters	Reinertrag der aarg. Postverwaltung [1])
1833	28,647. 57½	25,214. 34	2,067. 41	—142. 53 [2])	50,069. 54
1834	30,245 95	23,059. 34	3,593. 30½	2,693. 30½	54,263. 72
1835	34,751. 62	23,913. 78½	5,418. 91¾	4,518. 91¾	45,001. 47

[1]) Staatsarchiv Aarau, Staatsrechnungen 1833, 1834, 1835, Doppel des Grossen Rates.
[2]) Dieses Resultat ist deshalb so ungünstig, weil Solothurn einen Beitrag an zwei neu angeschaffene Postwagen leisten musste.

BEILAGE 8.

Postvertrag zwischen den hohen Ständen Solothurn und Aargau.[1])

3. Juni 1836.

Nachdem die Abgeordneten der Stände Solothurn und Aargau zusammengetreten, um sich auf freundschaftliche Weise über die Auflösung des bisherigen Postverbandes, und die Abschließung eines neuen Postvertrages, sowie auch über die entstandenen Rechnungs-Differenzien zu verständigen und auszugleichen, so haben sich dieselben zu nachstehenden Bestimmungen vereinigt:

§ 1.

Der Stand Solothurn übernimmt mit dem 1. Juli 1836 die bisher von den Ständen Solothurn und Aargau laut Balsthaler Vertrag vom 12. Heumonat 1832 gemeinschaftlich geführte Verwaltung des Postwesens des Kantons Solothurn auf alleinige Rechnung; ebenso übernimmt derselbe alles Materielle des bisherigen gemeinschaftlichen Postdienstes und leistet dafür an den Stand Aargau die Summe von Eintausend Schweizerfranken, wobei deutlich verstanden ist, daß vermittelst dieser Ausgleichssumme alle und jede Rechnungsdifferenzien und Reklamationen, welche von der einten wie von der andern Seite, das gemeinschaftliche Postwesen betreffend, gemacht werden, ausgeglichen und abgetan sein sollen.

§ 2.

Ebenso verpflichtet sich der Stand Solothurn, die von dem Stande Aargau im Namen der gemeinschaftlichen Verwaltung gegen fremde und schweizerische Postverwaltungen eingegangenen Verbindlichkeiten für die Dauer des bisherigen Vertrages, also bis zu Ende des Jahres 1838 anzuerkennen und zu erfüllen; demzufolge sollen:

A. In Beziehung auf die östliche Schweiz, den deutschen und nordischen Staaten, dem österreichischen Kaiserreich, Rußland, Türkei, Holland, Belgien, Großbritannien und den überseeischen Staaten und Kolonien, sowohl Korrespondenzen als Geldsendungen, Valoren und Frachtstücke ausschließlich den aargauischen Posten überliefert und ebenso von denselben empfangen.

B. Hinsichtlich der Kantone Basel und Luzern soll die gegenwärtig bestehende Diligence-Einrichtung zwischen Luzern und Basel in Verbin-

[1]) Protokoll des Grossen Rates von Solothurn 1836, pag. 246—261.

dung mit Aargau bis zu Auslauf des Vertrages mit diesen Administrationen, Ende 1838 fortbestehen und zwar infolge Aufhebung des italienischen Estaffettalkurses nach folgenden Bestimmungen:

Der Abgang in Luzern geschieht an den drei italienischen Posttagen, als: Am Montag, Mittwoch und Samstag um 2 Uhr nachmittags und an den andern vier Tagen um 4 Uhr abends, und die Wegesstrecke bis Olten soll in 6 Stunden gemacht werden. Die Retour von Olten nach Luzern hat an den obgedachten drei italienischen Posttagen um 9½ Uhr abends und an den andern vier Tagen um 12 Uhr nachts statt, und soll ebenfalls in 6 Stunden gemacht werden.

Der Abgang von Basel an den italienischen Posttagen ist um 4 Uhr und an den andern Tagen um 5 Uhr abends bestimmt, und die Retour von Olten geschieht täglich um 12 Uhr nachts, und die Wegesstrecke soll im Hin- und Herwege in 5 Stunden gemacht werden.

Für die Wegesstrecke zwischen Luzern und Olten liefert die Postadministration von Luzern laut Vertrag mit Aargau einen Wagen zu 6 Plätzen samt Kondukteur; für diejenige zwischen Basel und Olten dagegen liefert die Postadministration von Basel einen Wagen von wenigstens 9 Plätzen, den Platz für den Kondukteur mitgerechnet.

Diese Diligence-Einrichtung wird mit derjenigen nach Bern und Solothurn in Verbindung gesetzt und es wird hinsichtlich der Rangordnung und der Vergebung der Plätze auf allen diesen Routen folgendes festgesetzt: Basel vergibt für Luzern und Route 4 Plätze; die übrigen 4 Plätze sind für die Route nach und über Solothurn und Bern bestimmt; Luzern hat dagegen 4 Plätze nach Basel zu vergeben.

Der Preis der Passagierplätze mit Inbegriff des bisher üblichen Postillontrinkgeldes ist wie folgt festgesetzt:

Von Basel nach	Olten und vice-versa:	4	Fr.	5	Bz.	
„ „ „	Aarburg und vice-versa:	4	„	9	„	5 Rp.
„ „ „	Kreuzstraße und vice-versa:	5	„	2	„	
„ „ „	Zofingen und vice-versa:	5	„	4	„	
„ „ „	Sursee und vice-versa:	7	„	3	„	
„ „ „	Luzern und vice-versa:	9	„	1	„	
„ „ „	Solothurn und vice-versa:	7	„	3	„	
„ „ „	Bern und vice-versa:	10	„	6	„	
Von Luzern nach	Olten und vice-versa:	4	„	6	„	
„ „ „	Solothurn und vice-versa:	7	„	4	„	

Solange die Trinkgelder den Postillons wirklich zufallen, sollen sie auf jedem Bureau von dem zu verrechnenden Platzpreise abgezogen und den Kondukteurs zu Ausrichtung an die Postillons laut besonderem Trinkgeldtarif zugestellt werden.

Da mit der von Aarau zurückkehrenden Solothurner-Diligence auch Reisende für die Route nach Basel aufgenommen werden können, so muß die Ankunft dieser Diligence spätestens um 12 Uhr nachts in Olten erfolgen, damit die Ankunft der Diligence in Basel um 5 Uhr morgens statthabe.

§ 3.

Der Postkurs von Solothurn nach Aarau und vice-versa wird mit Anfang des gegenwärtigen Vertrags von dem Stande Solothurn übernommen. Die Leistung darüber besteht in einem wohl eingerichteten, anständigen und zum Postdienste passenden Wagen mit wenigstens zwei Pferden bespannt und von einem Kondukteur begleitet, wobei sich noch Solothurn verpflichtet, keine Reisenden und Posteffekten in Aarau zurückzulassen, sondern eine allfällige Mehrladung durch anständige Beiwägen in der dem Postwagen vorgeschriebenen Zeit weiters zu transportieren.

Für diese Leistung bezieht der Stand Solothurn nach allgemein anerkanntem postalischem Grundsatze alle Reisegebühren auf der ganzen Route von Aarau bis Solothurn und umgekehrt.

Alle noch bestehenden Verpflichtungen, welche die gemeinschaftliche Verwaltung gegen ihre Angestellten eingegangen, übergehen an den nunmehr selbsten verwaltenden Kanton Solothurn.

§ 4.

Der Abgang in Solothurn geschieht nach Ankunft der Berner Diligence um 4 Uhr abends, und die Ankunft in Aarau um 9 Uhr abends. Die Retour von Aarau nach Solothurn erfolgt um 10—10½ Uhr abends damit die Ankunft in Olten spätestens um 12 Uhr nachts und in Solothurn um 4 Uhr morgens statthaben kann.

§ 5.

Die gegenseitigen Tax- und Frankaturverhältnisse zwischen beiden Kantonen sind folgendermaßen bestimmt:

Von Korrespondenzen:

2 Kreuzer vom einfachen Brief
3 Kreuzer vom doppelten Brief
8 Kreuzer von der Unze.

Von Geldern und Valoren:

Von Gold und Silber $^1/_{20}\%$ bis L 1'600.—.
Der Mehrwert $^1/_{32}\%$ oder 8 Kreuzer von 1'000.— Fr.; von kleinen Gegenständen bis auf L 40 an Wert, oder einem rekommandierten Brief, 3 Kr.; von L 40 bis auf L 200 4 Kr.

Von Waren und Effekten:

Von kleinen Gegenständen bis auf 1½ Pfund an Gewicht 3 Kr.; von schweren Gegenständen die ersten 10 Pfund 2 Kr. per Pfund, das Mehrgewicht 1 Kr. per Pfund. Kupfermünzen werden nicht nach dem Werte, sondern nach dem Gewichte taxiert und frankiert.

Jeder Teil soll bei der Versendung diesen Porto in Anwendung bringen und im Frankaturfalle die Bonifikation auf diesem Fuße leisten.

§ 6.

In Betreff der von dem Stande Solothurn eingegangenen Verpflichtung, sämtliche Korrespondenzen, Valoren, Gelder, Waren und Effekten, welche ihre Bestimmung nach der östlichen Schweiz und den sonstigen angegebenen Ländern haben, und von daher kommen, an den Stand Aargau abzuliefern und von demselben zu empfangen, wird dagegen gleichfalls von der Postadministration des Kantons Aargau die Verpflichtung übernommen, diese Postgegenstände mit den wahren Auslagen und mit dem in § 5 bestimmten Porto als Transitporto an die solothurnischen Bureaux abzugeben, zu welchem Ende auch der desfallsige Tarif an den Stand Solothurn nachträglich überliefert werden soll.

§ 7.

Für den Transit der Briefsäcke zwischen Basel beider Landesteile und den aargauischen Bureaux von Aarburg, Kreuzstraße und Zofingen über solothurnisches Gebiet, wird als Kompensation der Transit der Sendungen zwischen den solothurnischen Bureaux und den bernischen von Burgdorf und Kirchberg, Langenthal, Herzogenbuchsee und Murgenthal, welch letztere durch aargauische Postanstalten von Olten nach Murgenthal und zurück transportiert werden, angenommen, und soll daher weder von der einen noch andern Seite eine Vergütung verlangt werden können. Für den Transit des Briefsackes zwischen Aarau und Liestal und den Transport desselben von Aarau nach Olten und umgekehrt wird dagegen von Aargau an Solothurn solange der gedachte Briefsack auf dieser Route gehen wird eine Vergütung von Fr. 100 jährlich geleistet.

§ 8.

Um den Porto zwischen den auf den Grenzen gelegenen Ortschaften und namentlich zwischen Aarau, Aarburg, Kreuzstraße und Zofingen einerseits und Olten und Schönenwerd andererseits nicht unverhältnismäßig zu erhöhen, so wird angenommen, daß der absendende Teil den Porto und die Frankatur von allen Postgegenständen, wie derselbe in § 5 bestimmt ist, zu beziehen haben solle ohne daß der empfangende Teil etwas dazu zuschlagen befugt sein soll.

§ 9.

Die aargauischen und solothurnischen Posten werden gegenseitig ihre Korrespondenzen und übrigen Postgegenstände mittelst direkter Sendungen auswechseln, welches in geschlossenen Amtspaketen oder Briefsäcken statthaben soll.

In direkten Paketschluß und Verbindung sind gesetzt: Das Zentralpostamt Aarau und die Bureaux von Aarburg, Zofingen und Kreuzstraße mit den solothurnischen Bureaux von Solothurn, Olten, Balsthal und Schönenwerd.

§ 10.

Die in Verbindung gesetzten Bureaux begleiten ihre Sendungen jedesmal mit einer Amtsfaktur, sowie sie der betreffenden Kontrolle eine Generalfaktur von dem Betrag derselben zu geben haben, und wovon gegenseitig Rechnung getragen werden soll.

§ 11.

Zum Behufe der Kontrolle übernimmt:

A. Die Postadministration von Aargau die Zutaxierung der Korrespondenzen und anderer Gegenstände auf solothurnische Rechnung nach den Bureaux von Olten, Balsthal und Schönenwerd.

B. Solothurn hingegen die Zutaxierung der Korrespondenzen und sonstigen Postgegenstände auf aargauische Rechnung nach den Bureaux von Aarburg, Kreuzstraße und Zofingen. Der daherige Betrag soll posttäglich in der Generalfaktur der betreffenden Kontrolle nach Solothurn und Aarau verzeigt werden.

§ 12.

Über die Versendung von Druckschriften und dergleichen ist folgendes bestimmt:

Zirkulare unter Banden sollen die Hälfte des Briefportos bezahlen, größere Gegenstände hingegen bis auf das Gewicht von 8 Unzen $^1/_8$ des Briefportos, was darüber geht, ist als Poststück zu betrachten und nach dem Pfundgewicht zu taxieren und zu frankieren.

Manuskripte und Schriften ohne Wertangabe sollen von der ersten Unze die volle Taxe, das Mehrgewicht aber den 4. Teil derselben entrichten.

Muster ohne Wert, die als solche zu erkennen sind, bezahlen den 4. Teil des Briefportos nach dem Gewicht, doch in keinem Falle weniger als ein doppelter Brief.

§ 13.

Briefe und Pakete von obrigkeitlichen Behörden, sowie Armensachen, wenn letztere als solche deutlich bezeichnet sind, genießen die Portofreiheit.

§ 14.

Die Postdirektion von Aargau verpflichtet sich, von allen Zeitungen und sonstigen Zeitschriften, welche von der solothurnischen Postbehörde bei ihr bestellt werden sollen, keine andere Gebühr zu erheben, als wie sie dieselben bis an ihre Kantonsgrenzen selbsten bezahlen muß mit Zuschlag eines Transit- und Transportportos von 10% des Ankaufspreises.

Der gleiche Fall ist mit denjenigen Zeitschriften, welche bei Solothurn bestellt werden, und von welchen Solothurn für sein Porto ebenfalls nicht mehr als 10% beziehen wird.

§ 15.

Über die Platzpreise der Reisenden in den beiderseitigen Postanstalten werden sich die Tarife mitgeteilt werden.

Alle Reisegebühren auf der Wegesstrecke zwischen Aarau und Solothurn, das Trinkgeld inbegriffen, werden nach § 3 in der Spezialfaktur von Aarau nach Solothurn vergütet, und die Reisegebühren nach dem Kanton Aargau und weiters werden von Solothurn in den Spezialfakturen nach Aargau vergütet.

§ 16.

Die beidseitigen Posten sollen auf beiden Kantonsgebieten Zoll-, Weg- und Brückengeld frei sein, und die hohen Regierungen versprechen denselben den gehörigen Schutz angedeihen zu lassen.

§ 17.

Die beiden kontrahierenden Teile verbinden sich auf die Beförderung der Posten ihr vorzügliches Augenmerk zu richten und alles aufzubieten, daß dieselben keine Hindernisse und keinen Aufenthalt erleiden.

Ebenso werden sie zu Verhütung der Kontrebande mit Briefen, Valoren, Effekten und Passagiers sich gegenseitig Hand bieten.

§ 18.

Die kontrahierenden Stände gewährleisten sich gegenseitig das geheiligte Postgeheimnis, sowie die Aufrechterhaltung einer strengen Aufsicht über die Postangestellten, damit der Dienst mit Pünktlichkeit und Ordnung geschehe. Sie sichern sich auch eine gleichmäßige Garantie auf drei Monate zu für alle den Posten anvertrauten Gegenstände.

§ 19.

Da der Stand Solothurn laut § 3 dieses Vertrages die Kondukteurs zu dem übernommenen Postkurs zwischen Solothurn und Aarau liefert, so ist derselbe auch für diese Angestellten und für alles ihnen anvertraute verantwortlich, sowie auch der Kanton Aargau die Verantwortlichkeit für den Kurs zwischen Olten und Kreuzstraße übernimmt.

§ 20.

Die von den kontrahierenden Teilen zu versendenden Briefe und chargierten Gegenstände sollen mit dem Stempel des Aufgabeortes versehen sein.

§ 21.

Die Rebuts oder nicht anzubringenden Briefe sollen, wenn dieselben nicht eröffnet worden sind, nach Verfluß eines Monats ausgewechselt und gegenseitig verrechnet werden. Nur Gegenstände von Wert sollen bei der Zurücksendung den ausländischen Porto hin und her tragen; von dem schweizerischen Porto soll allein dasjenige der Absendung zurück angerechnet werden können.

§ 22.

Briefe oder andere Gegenstände, welche von den Postbureaux irrig geleitet werden, unterliegen keiner Mehrtaxe, sondern sind bloß mit den daraufhaftenden wahren Auslagen an dasjenige Postamt zu befördern, welches dieselben richtig bestellen kann; den Schaden, der daraus erwachsen könnte, trägt der fehlbare Teil.

§ 23.

Geht ein eingeschriebener Brief auf einem Postbureau oder durch einen Postbediensteten der kontrahierenden Stände verloren, so soll unter Vorbehalt des Regresses auf den Fehlbaren, die betreffende Administration eine Vergütung von Fr. 40 leisten.

§ 24.

Felleisen und Briefsäcke wird jeder Teil in genügender Zahl und Form auf eigene Kosten anschaffen und unterhalten, und damit keine Verwechslung stattfinde, amtlich bezeichnen lassen.

§ 25.

Die Rechnungsabzüge werden monatlich gestellt; der Abschluß der Rechnungen selbst aber quartaliter vollzogen, und in Monatsfrist der herausgebührende Saldo nach dem Geldkurse des zahlenden Kantons abgeführt.

§ 26.

Gegenwärtiger Vertrag, welcher an die Stelle desjenigen vom 12. Herbstmonat 1832 tritt, wird bis Ende 1838 abgeschlossen; 6 Monate vor Verfallzeit desselben ist es jedem Teil freigestellt, die Aufhebung oder Veränderung zu begehren, sonst bleibt derselbe je von 1 zu 1 Jahr in Kraft.

§ 27.

Derselbe wird in zwei Exemplaren ausgefertigt und von den Abgeordneten beider Stände unterzeichnet und den beidseitigen hohen Landesregierungen zur Ratifikation empfohlen und es soll die Ratifikationserklärung binnen 14 Tagen erfolgen.

Aarau, den 3. Brachmonat 1836.

Die Abgeordneten des Standes Aargau:	Die Abgeordneten des Standes Solothurn:
Dorer, Reg. Rat.	*V. Glutz-Blotzheim*, des Rats.
Dolder, Postdirektor.	*Leonz Gugger*, des Rats.

BEILAGE 9.

Botenverordnung vom 7. Jänner 1840.[1])

Wir Präsident und Kleiner Rat der Republik Solothurn:

Um den Postverkehr zwischen den Postbureaux und den von denselben abgelegenen Ortschaften durch Einführung eines regelmäßigen und gewährleisteten Botendienstes zu erleichtern, haben auf den Vorschlag der Finanzkommission beschlossen:

§ 1.

Auf Verlangen einer angemessenen Anzahl von Kirchgemeinden im gleichen Bezirke wird für dieselben eine wöchentliche zweimalige Postverbindung durch eigens hiefür bezeichnete Boten eingeführt.

§ 2.

Nach Einführung eines Botendienstes wird das gleiche Recht jeder auf dem Botenwege nach dem Postbureau gelegenen Gemeinde zugestanden.

§ 3.

Die Kirchgemeinden und Gemeinden haben aber auf ihre eigenen Kosten und Verantwortlichkeit in ihrer Einung:

1. Eine Postablage einzurichten und an einem geeigneten Orte eine Briefeinlage anzubringen.
2. Einen Postablaghalter zu bestimmen.

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1840, pag. 3, 4, 5.

3. Die regelmäßige Vertragung der ihr von den Postbureaux auf die Ablage übermittelten Postgegenstände besorgen zu lassen.

§ 4.

Den Boten werden zur Vertragung von den Postbureaux auf die Postablagen und umgekehrt alle Briefe und Wertgegenstände übergeben, mit Ausnahme der Valoren über L 50. Diese sollen von dem Versender oder Empfänger entweder selbst oder auf eigene Kosten und Verantwortlichkeit auf das Postbureau getragen oder von denselben auf die Anzeige des Boten, daß sich dergleichen vorfinde, abgeholt werden.

§ 5.

Briefe etc. können nur auf den Postbureaux frankiert werden.

§ 6.

Für die Vertragung sind von einem Brief 2 Kr. und von andern Gegenständen dasjenige zu bezahlen, was ein Tarif vorschreiben wird.

§ 7.

Jeder Bote erhält aus der Postkasse eine bestimmte jährliche Besoldung und hat mit dem Postbureau sowohl die Porti als die Vertragungsgebühr der ihm für die Postablagen übergebenen Briefe etc. zu verrechnen.

§ 8.

Die Boten werden auf ein Gutachten des Oberamtmanns, in dessen Amtskreis sie anzustellen sind, von der Postkommission ernannt und von dem Amtmann beeidigt.

§ 9.

Sie haben vor der Beeidigung eine notarisch ausgefertigte Amtsbürgschaft von L 400 zu leisten, welche, wie die übrigen Amtsbürgschaften zur Genehmigung vorgelegt werden soll.

§ 10.

Sie werden für die Dauer von 2 Jahren angestellt, können aber ohne Berechtigung zu irgend einer Entschädigung noch vor Verlauf dieser Zeit bei Änderungen in den Posteinrichtungen, oder auf eingegangene Klagen, wenn die Finanzkommission hinreichende Gründe findet, entlassen werden.

§ 11.

Die Finanzkommission ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, welcher gedruckt und öffentlich bekannt gemacht werden soll.

BEILAGE 10.

Verordnung zur Anstellung von Fussboten zur Vertragung von Postgegenständen.[1])

5. April 1848.

Wir Landammann und Regierungsrat des Kantons Solothurn haben auf den Vorschlag des Finanzdepartementes beschlossen:

§ 1.

Zur Beförderung von Postgegenständen, die nicht durch § 7 ausgenommen sind, wird für jede Gemeinde vermittelst Fußboden eine wenigstens wöchentlich zweimalige Verbindung sowohl mit andern Gemeinden als mit einem Postbureau eingeführt. Die Boten werden von der Regie-

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1848, pag. 21 ff.

rung besoldet und in Eid und Pflicht genommen. Sie haben für getreue Erfüllung ihrer Verpflichtungen eine Sicherheit von 400 Fr. zu leisten.

§ 2.

Die Boten werden auf die Dauer von 2 Jahren angestellt, können aber, ohne Berechtigung zu irgend einer Entschädigung noch vor dieser Zeit entlassen werden, wenn entweder Veränderungen in den Posteinrichtungen vorgenommen werden, oder begründete Klagen gegen die Boten eingehen.

§ 3.

In der Regel (§ 4) erhält jede Gemeinde eine Postablage. Die Postablaghalter werden von der Regierung ernannt, besoldet und beeidigt.

§ 4.

Die Gemeinden, in welchen keine Postablagen aufgestellt werden, erhalten und senden ihre Postgegenstände von und nach der nächsten Postablage.

§ 5.

Die Vertragung der Briefe im Umkreis der Postablage geschieht durch Briefträger, die von der betreffenden Gemeinde bestellt und bezahlt werden.

§ 6.

Für den Transport von einem Postbureau auf eine Postablage oder umgekehrt, werden keine besondern Gebühren gefordert. Hingegen sind für Postgegenstäde, welche unmittelbar von einer Postablage auf die andere, oder nur von einem Bureau auf eine Ablage, oder umgekehrt gehen, die gewöhnlichen, in unserm heutigen Beschlusse angegebenen Taxen zu bezahlen.

§ 7.

Gegenstände, die eine Wertangabe von mehr als 50 Fr. enthalten, oder mehr als 1 Pfund schwer sind, oder auf denen eine Nachnahme von mehr als 1 Fr. haftet, müssen auf den Postbureaux aufgegeben und abgeholt werden.[1])

§ 8.

Briefe, die außer dem Kanton bestimmt sind, können nur auf den Postbureaux frankiert werden.

§ 9.

Das Gesetz vom 19. Juni 1844, nach welchem der regelmäßige nach bestimmten Tagen geordnete Transport von Briefen, Valoren und Paketen, die versiegelt sind, anders als durch die Post untersagt ist, bezieht sich auch auf die Anstalt der Fußboten, sodaß mit dem Tag der Einführung von solchen den Gemeindeboten, Landjägern usw. verboten wird, Gegenstände der erwähnten Art zu vertragen.

§ 10.

Gegenwärtige Verordnung, mit deren Vollzug das Finanzdepartement beauftragt ist, und durch welche der Beschluß vom 7. Januar 1840 aufgehoben wird, tritt mit 1. Mai in Kraft.

Verordnung über Taxation für Postgegenstände zur Versendung im Kanton.

5. April 1848.

Wir Landammann und Regierungsrat des Kantons Solothurn um die Versendung der durch hiesige Posten oder Fußboten zu besorgenden Gegenstände zu erleichtern, haben auf den Vorschlag des Finanzdepartementes beschlossen:

---

[1]) Siehe Beilage 12, pag. 291.

§ 1.

Durch den ganzen Kanton, von dem Postbureau oder der Postablage an, wo ein Postgegenstand abgegeben wird, bis zur Übergabe an den Empfänger werden folgende Taxen bezahlt:

a. für den einfachen Brief 2 Kreuzer.
b. für den doppelten Brief 4 Kreuzer.
c. für den einfachen Brief mit angehängten oder erkennbaren Mustern 4 Kreuzer.
d. für die Unze 8 Kreuzer.
e. Plis, worin Schriften von größerem, wenigstens Oktavformat, und ohne Wertangabe enthalten sind, 6 Kreuzer.
f. für Druchschriften unter Kreuzband, als in die Kategorie von Frachtstücken gehörend, vom Lot 2 Rp., jedoch vom Stück wenigstens 2 Kreuzer.
g. Valoren von 100 Fr. oder Frachtstücke von 2 Pfund bezahlen 6 Kreuzer. Von jedem Mehrbetrag von 100 Fr. oder 2 Pfund steigt die Taxe um 2 Kreuzer. Beträge unter 100 Fr. oder Frachtstücke unter 2 Pfund werden zu 100 Fr. oder 2 Pfund berechnet.

§ 2.

Eingeschriebene (chargierte) Briefe zahlen nicht mehr als nicht eingeschriebene.

§ 3.

Personen, welche Postgegenstände einschreiben lassen wollen, können auf den Postbureaux Empfangsformulare lösen und dieselben in Doppel ausfüllen. Für das Quartblatt werden 2, für das Folioblatt 4 Kreuzer bezahlt. Wer mit solchen ausgefüllten Empfangsformularen versehen ist, hat weiter keine Einschreib- oder Bescheinigungsgebühr zu entrichten. In den übrigen Fällen aber muß von den durch das Postbureau oder die Postablage auszustellenden Scheinen 2 Kreuzer von jedem einzuschreibenden Gegenstand bezahlt werden.

§ 4.

Derjenige, an den ein eingeschriebener Gegenstand adressiert ist, erhält durch den Briefträger vermittelst eines gedruckten Zettels die Anzeige, daß der betreffende Gegenstand auf dem Postbureau, oder auf der Postablage abgeholt werden kann. Für eine solche Anzeige ist nichts zu bezahlen.

§ 5.

Der Empfänger eines eingeschriebenen Gegenstandes hat auf dem Postbureau oder auf der Postablage in einem dafür bestimmten Buche durch Namensunterschrift den Empfang zu bescheinigen, wofür keine Gebühr gefordert wird.

§ 6.

Durch gegenwärtige Verordnung, deren Vollziehung dem Finanzdepartement übertragen ist, sind die Verordnungen vom 22. Mai 1841, vom 24. Christmonat 1842 und 4. Christmonat 1846 aufgehoben.

Instruktion für den Fussbotendienst.[1])

(Weisung des Finanzdepartementes vom 12. April 1848.)

I. Postverwalter.

§ 1.

Die Postverwalter werden die für die Fußboten bestimmten Postgegenstände in der Reihenfolge der Botenbezirke in das Fakturbuch eintragen und zwar so, daß alle Gegenstände, die auf eine Postablage oder

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1848, pag. 25.

auf ein Postbureau gehören unmittelbar nacheinander und ohne Zwischenraum eingeschrieben werden.

§ 2.

Gegenstände, für welche der Übergeber keinen Empfangsschein erhalten hat, werden bloß der Zahl und Art nach, ohne Angabe der Adressen eingeschrieben; z. B. 10 Briefe, 5 Zeitungen. Ist aber ein Empfangsschein ausgestellt worden, so muß im Fakturenbuch der Name des Abgebers und die Adresse desjenigen, für den der Gegenstand bestimmt ist, angegeben werden.

§ 3.

Wenn Gegenstände von einem Bureau, oder von einer Postablage herkommen und entweder einem andern Boten als dem Überbringer oder aber dem gleichen Boten, aber an einem andern Tag übergeben werden, so müssen sie nach § 2 eingeschrieben werden, und zwar so, daß wenn die Kursfaktur (§ 5) die Adressen angibt, diese auch im Fakturenbuch eingetragen werden müssen.

§ 4.

Bei jeder Eintragung in das Fakturenbuch sollen auch die Gebühren angegeben werden, welche die Empfänger zu entrichten haben.

§ 5.

Für angekommene Gegenstände, die nach § 7 der Verordnung vom 5. April durch die Fußboten nicht versendet werden, stellt der Postverwalter Aviszeddel aus, die auf der betreffenden Ablage abgegeben und wie Briefe vertragen werden.

§ 6.

Kurz vor Ankunft der Boten soll der Postverwalter für jeden Boten, soweit es ihn angeht, eine Abschrift des Fakturenbuches verfertigen. Diese Abschrift heißt Kursfaktur.

§ 7.

Sämtliche Fakturen müssen von dem Postverwalter den Fußboten nach Beendigung ihres Ganges abgefordert werden (§ 21) und vierteljährlich an das Oberpostamt versendet werden.

§ 8.

Der Bote wird Fakturbuch und Kursfaktur vergleichen, die verzeichneten Gegenstände nach Richtigfinden in den Botensack einpacken, in dem Fakturenbuch den Empfang bescheinigen und die Gebühren (§ 4) bezahlen. Auf der Kursfaktur bemerkt der Postverwalter genau Stunde und Viertelstunde des Abgangs des Boten.

II. Die Postablaghalter.

§ 9.

Die Postablaghalter erhalten vom Staate die erforderlichen Bücher, Fakturen, Aviszeddel, Poststempel samt Zubehör und einen Briefeinwurfkasten.

§ 10.

Die hauptsächlichsten Obliegenheiten der Ablaghalter sind:

a. Das Sammeln der Gegenstände, die ihnen übergeben, oder die in den Briefkasten geworfen werden.
b. Das Übernehmen derjenigen Gegenstände, die ihnen durch die Boten überbracht werden.
c. Das Versenden der für andere Ablagen oder für Bureaux bestimmten Gegenstände durch die Briefträger.

§ 11.

Die auf den Ablagen zur Versendung aufgegebenen Gegenstände müssen jedesmal am Tage der Aufgabe gestempelt und nach der Ver-

ordnung vom 5. April 1848 taxiert werden. Wird vom Übergeber ein Empfangsschein verlangt, so muß dieser ausgestellt und die Übergabe des Gegenstandes sogleich in das Fakturenbuch eingeschrieben werden und zwar mit Angabe des Namens des Aufgebers, sowie des Übernehmers und der Posttaxe.

§ 12.

Wird der übergebene Gegenstand frankiert, so soll dies vom Ablaghalter auf der Adresse bemerkt, die Gebühr bezogen und nach § 8 verrechnet werden.

§ 13.

Gegenstände, die nach § 7 der Verordnung vom 5. April bei einer Ablage nicht abgegeben werden sollen, oder die nicht deutlich adressiert, oder nicht gehörig verschlossen sind, sollen nicht angenommen werden.

§ 14.

Die Ablaghalter werden genau zur Stunde, wo der Bote ankommen soll, bereit sein, um ihm die überbrachten Gegenstände abzunehmen. Er soll dieselben mit der Kursfaktur vergleichen, nach Richtigfinden auf derselben den Empfang, die Stunde und Viertelstunde der Ankunft des Boten bescheinigen, und die Gegenstände, die nach §§ 2, 3, 4 eingeschrieben werden müssen, in das Fakturenbuch eintragen und dem Boten, die von den überbrachten Gegenständen zu fordernden Gebühren bezahlen. Ebenso sind ihm die Gebühren zu bezahlen, die der Ablaghalter für Frankaturen bezogen hat.

§ 15.

Nach Beendigung der in § 14 angegebenen Verrichtungen übergibt der Ablaghalter dem Boten diejenigen Gegenstände, die derselbe mitzunehmen hat, wobei alles zu beobachten ist, was in §§ 5, 6, 8 vorgeschrieben worden.

§ 16.

Nach Absendung des Boten verfertigt der Ablaghalter die Aviszeddel (Verordnung vom 5. April 1848, § 4) und übergibt dieselben nebst den übrigen Gegenständen zum Vertragen dem Briefträger.

§ 17.

Gegenstände, für welche ein Empfangsschein auszustellen ist, müssen von demjenigen, an den sie adressiert sind, oder von seinem Bevollmächtigten beim Ablaghalter abgeholt und im Frankaturbuch der Empfang bescheinigt werden. Der Ablaghalter hat auch die Gebühren zu beziehen.

III. Fußboten.

§ 18.

Die Boten haben sich an den festgesetzten Tagen und Stunden pünktlich auf dem ihnen angewiesenen Postbureau zu erstellen und dort sowohl als bei den Ablaghaltern dasjenige zu verrichten, was vorgeschrieben ist.

§ 19.

Bei ihren Botenkursen sollen sie sich nirgends länger aufhalten, als nötig ist, sodaß sie überall zur vorgeschriebenen Zeit eintreffen.

§ 20.

Wenn ihnen unterwegs Gegenstände aufgegeben werden, so sollen sie dieselben auf der nächsten Ablage abgeben, damit sie dort gestempelt, taxiert und mit den andern vorfindlichen Sachen versendet werden.

§ 21.

Nach ihrer Rückkehr, oder bei ihrer ersten Erscheinung im Postbureau sollen sie die Fakturen des letzten Kurses, sowie die bezogenen Gebühren abgeben.

§ 22.

Wenn Gegenstände wegen irriger oder undeutlicher Adresse oder aus andern Gründen von demjenigen, für den sie bestimmt sind, nicht angenommen werden, so haben die Boten dem Ablaghalter die Gebühren zu vergüten, sich diese Vergütung auf der Kursfaktur bescheinigen zu lassen und den Betrag auf dem Postbureau zu beziehen. Die Gegenstände selbst müssen derjenigen Ablage, oder demjenigen Bureau zugestellt werden, von wo sie laut Stempel herkommen.

IV. Briefträger.

§ 23.

Die Briefträger sind verpflichtet, sich an den bestimmten Tagen und Stunden auf den Bureaux oder Ablagen zu erstellen, die betreffenden Gegenstände in Empfang zu nehmen und denjenigen Personen, an welche sie adressiert sind, ohne Säumnis zu überbringen. Die Abgabe darf nur gegen Bezahlung der Taxen geschehen, wofür die Briefträger verantwortlich sind. Größere Taxen, als die auf den Gegenständen verzeichneten dürfen bei Strafe nicht gefordert werden.

§ 24.

Die bezogenen Taxen, sowie die allfällig nicht ausgelösten Gegenstände sollen sie sogleich nach Beendigung ihres Ganges dem Ablaghalter zustellen.

V. Allgemeine Vorschriften.

§ 25.

Alle Postbeamten oder Angestellten sollen dafür besorgt sein, daß das Postgeheimnis aufs strengste beobachtet werde, daher sie nie zugeben sollen, daß Gegenstände von Unbefugten untersucht oder geöffnet werden.

§ 26.

Klagen gegen Briefträger oder Boten sind dem Bureau- oder Ablaghalter, Klagen gegen letztere den Oberamtmännern einzugeben, die sie dem Finanzdepartement mitteilen werden.

BEILAGE 11.

Gesetz über die Festhaltung der Regalität des Postwesens.[1])

19. Juni 1844.

Wir Präsident und Kantonsrat von Solothurn haben in Festhaltung der Regalität des Postwesens auf den Vorschlag des Regierungsrates beschlossen:

§ 1.

Der regelmäßige nach bestimmten Tagen geordnete Transport von Briefen, Valoren und Paketen, die versiegelt sind, steht da, wo die Posten dafür sorgen, einzig der Postanstalt zu.

§ 2.

Die Verletzung des Postregals wird mit einer Buße von 1 bis 1000 Franken bestraft.

§ 3.

Der Regierungsrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1844, pag. 9.

Gesetz als Zusatz zu jenem vom 19. Brachmonat 1844 über Festhaltung der Regalität des Postwesens vom 13. Christmonat 1844.[1])

Wir Präsident und Kantonsrat von Solothurn haben als Zusatz zum Gesetz vom 19. Brachmonat 1844 über die Regalität des Postwesens auf den Vorschlag des Regierungsrates beschlossen:

§ 1.

Der regelmäßige nach bestimmten Tagen geordnete Transport von Personen steht einzig der Postanstalt zu.

§ 2.

Der Regierungsrat kann jedoch die regelmäßige Beförderung der Personen auch an Private bewilligen.

§ 3.

Sollte der Staat Extraposten einrichten, so ist der Regierungsrat bevollmächtigt zur Sicherung seiner Einrichtungen die nötigen Verfügungen zu treffen.

§ 4.

Der Regierungsrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

[1]) Solothurner Kantonsblatt 1844, pag. 22.

BEILAGE 12.

Postformulare.[1])

Anzeige:

Für .....

Sie werden in Kenntnis gesetzt, dass für Sie auf unterzeichnete

Post .....

angelangt und mit Fr. ..... Rp. entweder in Person oder durch Bevollmächtigte auszulösen ist.

Für das Postamt:

[1]) P. A., Band I.

½ Batzen.

Empfangsschein.

Das Postbureau in ..... bescheint anmit

von ..... zur Spedition

erhalten zu haben:

No.	Angabe des Gegenstandes	Adresse:	Bestimmungsort	Bemerkungen
1				
2				
3				
4				

Gottesgewalt und Übermacht vorbehalten, wird nur für die Treue der Post, ihrer Beamten und Angestellten, wenn innert drei Monaten Bemeldetes reklamiert würde, gutgestanden.

....., den ...ten ..... 18.....

Für das Postamt:

Quellen- und Literaturangaben.

A. Quellennachweis.

Staatsarchiv Solothurn.[1])

Besatzung der Ämter 1501—1529; 1529—1558 (zugleich auch Eidbuch).

Seckelmeisterrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts (Abk. S. R.).

Eidbuch des 18. Jahrhunderts.

Ratsmanuale (Abk. R. M.) von 1550—1860 benutzt nach folgenden Registern:

Register zu den Ratsprotokollen 1500—1600 } unter den Stichworten
„ „ „ „ 1600—1800 } Läufer, Stadtreiter, Postwesen, Verkehr, Regal.
„ „ „ „ 1770—1799 }

Die Protokolle der Verwaltungskammer von 1799 bis 1803 und die Ratsmanuale von 1803 bis 1860 nach Bandregistern.

Kopienbücher (Abk. K. B.) des 18. und 19. Jahrhunderts.

Aktenstücke über das Postwesen (Abk. P. A.).

Band 1691—1911 in den Fußnoten bezeichnet als Band I.
„ 1804—1821 „ „ „ „ „ „ II.
„ 1822—1832 „ „ „ „ „ „ III.
„ 1833—1836 „ „ „ „ „ „ IV.
„ 1837—1849 „ „ „ „ „ „ V.

Postrechnungen von 1836—1849.

Solothurner Kantonsblatt (enthaltend die Gesetze und Verordnungen für den Stand Solothurn), 1803—1850.

Rechenschaftsberichte (Abk. R. B.) 1835—1865.

Staatsarchiv Freiburg.

Ratsmanuale 1588, 1669, 1717.

Staatsarchiv Aarau.

Ratsmanuale 1832—1837 und Staatsrechnungen 1833—1837.

Staatsarchiv Bern.

Akten Freiburg, Band 1803—1831.

Akten Waadt, Band 1803—1831.

Manuale des Kleinen Rates Nr. 56, 57, 58.

Bundesarchiv Bern.

Abschied der Tagsatzung 1847.

Postwesen, Protokolle 522 (1807—1813).

[1]) Wenn im Quellenbeleg keine bestimmte Ortsangabe genannt ist, wird stets das solothurnische Archiv gemeint.

Archiv der Oberpostdirektion Bern.

Manual der Oberpostdirektion Bern, Bde. 1—5.
Postakten, Band Bern, 1832—1849.
Postakten, Band Aargau, 1832—1849.
Postakten, Band Zürich und Basel.

Privatarchiv der Familie von Fischer Bern.

Sitzungsmanuale und Traktatenbücher.

B. Literaturnachweis.

Amtliche Sammlung der Akten aus der Zeit der helvet. Republik, 1798 bis 1803. 10 Bde. inkl. Register und Anhänge, bearb. von Strickler, J. Bern 1903.

Amtliche Sammlung der neuen Abschiede, 1803—1813, bearb. von Kaiser, J. 1886, 1814—1848 2 Teile bearb. von Fetscherin W. 1874.

Appenzeller, G.: Geschichte der schweiz. Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare. (Mitteilungen des Hist. Vereins des Kt. Solothurn Heft 11). Solothurn 1922.

Baumann, R.: Ein Beitrag zur Geschichte der soloth. Buchdruckerei und der soloth. Zeitungen bis zum Jahre 1848. Diss. Balsthal 1909.

Baumgartner, J.: Die Postunterhandlungen zwischen den schweiz. Kantonen und dem österreich. Kaiserstaate. St. Gallen 1847.

Bavier, S.: Die Straßen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer histor. Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes. Mit einem Anhang: Über das schweizer. Postwesen. Zürich 1878.

Belloc, A.: Les postes françaises. Recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation. Paris 1886.

Bibliographie der schweizer. Landeskunde: Postwesen 1895 und erster Nachtrag 1903.

Bloch, G.: Bilder aus der Ambassadorenherrschaft in Solothurn (1554 bis 1791) und der Einfall der Franzosen 1798. Biel 1898.

Borght van der, J.: Das Verkehrswesen. Leipzig 1912.

Breny, C.: Zur Entwicklung des Postwesens in der Schweiz, Postjahrbuch 1912.

Breny, C.: Die Postbeziehungen zwischen Frankreich und der Schweiz mit spezieller Berücksichtigung des Kantons Zürich 1803—1848. Bern 1903.

Brunner, A.: Hundert Jahre Postdienst 1820—1920. Balsthal 1920.

Burg von, H.: Geschichtliches über das sol. Postwesen vor 1848. (Beilage zum Sol. Tagblatt, Nummern 10—12, Jahrg. 1913.

Bürkli, D.: Der Reisebegleiter für die Schweiz 1856, 1857, 1858.

Buser, J.: Das Basler Postwesen vor 1848, Sissach 1903.

Buser, J.: Geschichte der schweizer. Posttaxengesetzgebung. Bern 1912.

Dörfliger, M.: Französische Politik in Solothurn zur Zeit des Schanzenbaus. (Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft, Band 9.) Zürich 1916/17.

Eggenschwiler, F.: Die territoriale Entwicklung des Kantons Solothurn. (Mitteilungen des Hist. Vereins des Kts. Solothurn, Heft 8) Solothurn 1916.

Grellet, P.: La Suisse des Diligences. Lausanne 1921.

Haffner, F.: Der klein Solothurner Allgemeine Schaw-Platz Historischer Geist-, auch Weltlicher vornehmbsten Geschichten und Händlen, welche sich von Anfang der Welt biß auff gegenwärtige Zeit in Helvetien, Teutschland auch andern Orten zugetragen, in schöner Chronologischer Ordnung, mit beygefügten Notis . . . Verfasset und aus vilen bewehrten . . . Authoribus zusammen getragen. Solothurn 1666.

Hanselmann, F.: Das Post- und Ordinariwesen in Schaffhausen bis 1848. (Beiträge zur vaterländ. Geschichte, herausgegeben vom Hist. antiq. Verein des Kts. Schaffhausen, 9. Heft. Schaffhausen 1918).

Hartmann, E.: Entwicklungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Leipzig 1868.

Heinzmann und Eichler, J. G.: Avis aux Voyageurs en Suisse, avec une nouvelle carte des routes principales de la Suisse, où l'on a marqué les distances d'un endroit à l'autre. Réimprimé au commencement de 1799.

Henrioud, M.: Le Service des postes dans l'Evêché de Bâle 1636—1848. Lausanne 1898.

Henrioud, M.: Histoire des postes de Genève, Lausanne 1900.

Henrioud, M.: Les postes dans le pays de Neuchâtel dès leur origine à 1849. Berne 1902.

Henrioud, M.: Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand St. Bernard. 1616—1848. Lausanne 1905.

Henrioud, M.: Le Service de postes dans l'Evêché de Bâle 1636—1848. Lausanne 1919.

Henrioud, M.: Les anciennes postes fribourgeoises (1587—1848). Lausanne 1906.

Hoch, Chs.: Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz. (Berner Taschenbuch 1884.)

Huber, C. F.: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Thübingen 1893.

Lenggenhager, J.: Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens mit besonderer Berücksichtigung des Postwesens. Thusis 1911.

Maurer, J.: 60 Jahre schweizer. Postdienstes (1842—1902). Basel 1902.

Meisterhans, C.: Kurze Entwicklungsgeschichte der Stadt Solothurn bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Im Jahresbericht der Kantonsschule von Solothurn 1894/95.

Meyer, J.: Die Staatsrechnungen von 1491 und 1774 (Soloth. Wochenblatt Jahrg. 1846).

Meyer, K.: Sol. Verfassungszustände zur Zeit des Patriziates. Beilage zum Jahresbericht der Kantonsschule Solothurn. 1921.

Morgenthaler: Kulturgeschichtliche Notizen aus den soloth. Seckelmeisterrechnungen des 15. Jahrhunderts. (Anzeiger für die schweizer. Altertumskunde 1920, Band 22.)

Müller, H.: Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675—1698. Bern Diss. Bern 1917.

Neue Aargauer Zeitung: Jahrg. 1833.

Ohmann, F.: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909.

Rotach, A.: Das Postwesen der Stadt St. Gallen von seinen Anfängen bis 1798. St. Gallen 1910.

Rotach, A.: Die Postverbindungen über die Bündnerpässe und den St. Gotthard vom 16. bis 18. Jahrhundert (Postjahrbuch 1912).

Pasteur, Chs.: Das Postwesen und die Tagsatzung und die Übernahme der kantonalen Posten durch den Bund. Bern 1908.

Postkursbuch der Schweiz 1893/94.

St. Ursen-Kalender 1923, 1924.

Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Wien 1878.

Schelling, A.: Die kaufmännische Botenanstalt St. Gallen-Nürnberg. Zürcher Diss. St. Gallen 1919.

Schulte, A.: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. Leipzig 1900.

Solothurner Blatt, Jahrgänge 1832, 1833, 1835, 1836, 1840—1849.

Spielmann, Ed.: Das Postwesen der Schweiz, seine Entwicklung und Bedeutung für die Volkswirtschaft. Bern. Diss. Bern 1920.

Stäger, A.: Das Postwesen zur Zeit der Helvetik. Bern 1879.

Stäger, A.: Die eidgenössische Post. Bern 1911.

Strohmeier, U. P.: Der Kanton Solothurn, hist. geographisch, statistisch geschildert. (Hist. geographisch-statistische Gemälde der Schweiz. 10. Heft.) St. Gallen und Bern 1836.

Stucki, A.: Grundriß der Postgeschichte. Bern 1909.

Vigier, U.: Geschichte des Kantons Solothurn. Solothurn 1878.

Wagner, J. G.: Loblicher Statt Solothurn Althergebrachte Cantzley-Ordnung, der lieben Nachwelt zu gutem, insonderheit den Lehrjungen, Newangehenden Concipisten, Underschreiberen, Stadtläufferen etc. zu notwendiger Nachricht. Aus verschiedenen bewehrten Schrifften zusamen getragen, auff jetzt ubliche weiß verfasset, und an Tag gegeben. Solothurn 1666.

Wild, E.: Die eidg. Handelsprivilegien in Frankreich 1444—1635, Zürcher Diss. St. Gallen 1915. (Mitteilungen zur vaterl. Geschichte. Hrg. vom Histor. Verein in St. Gallen, Bd. XXXII.)

Wohlerfahrener Schweizerbote. Jahrg. 1833.